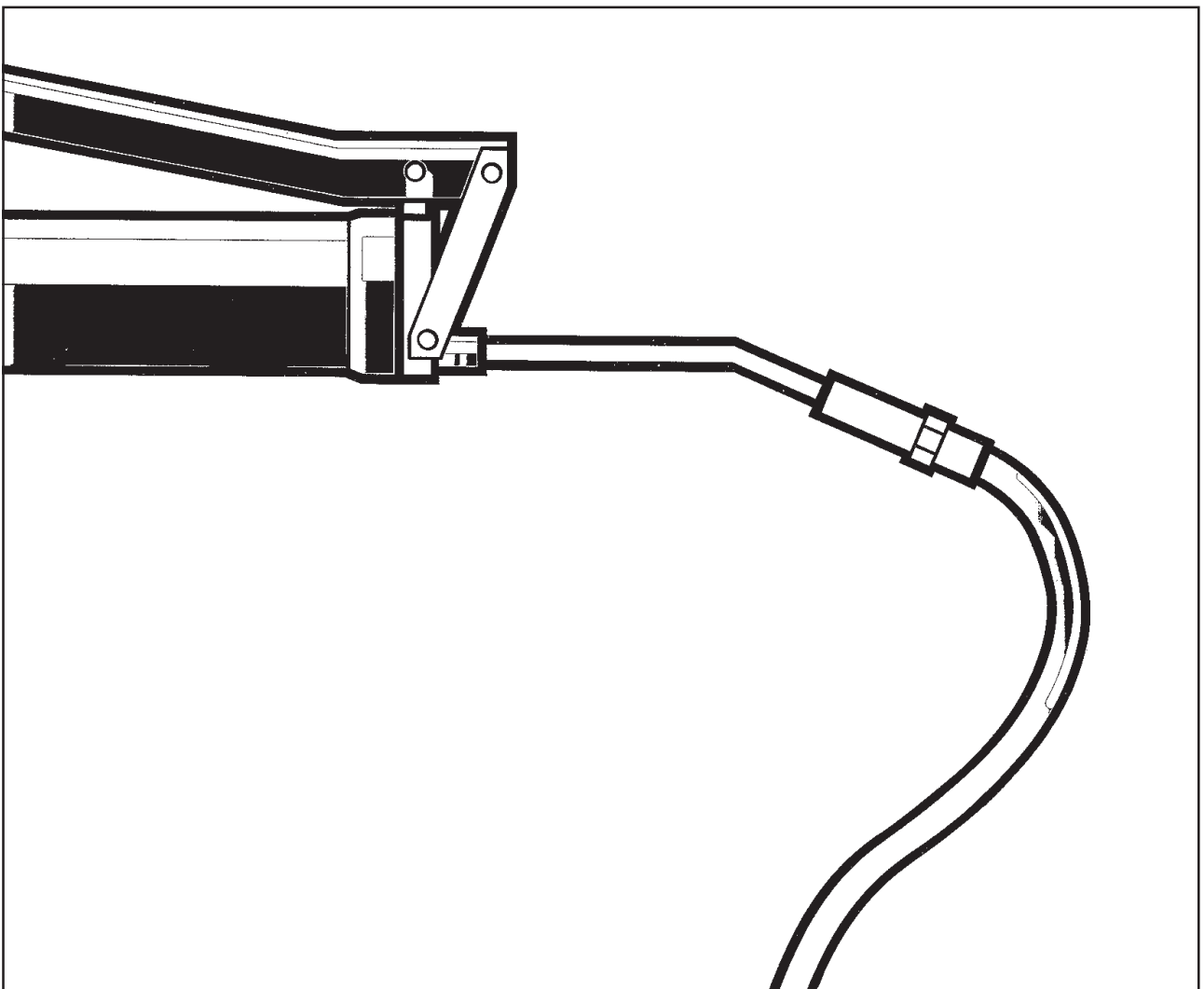


DYNAPAC

CA 602

ENTRETIEN

M602FR2



DYNAPAC
Metso Dynapac AB

Box 504, SE-371 23 Karlskrona, Sweden

Telephone +46 455 30 60 00

Telefax +46 455 30 60 30

Web www.dynapac.com

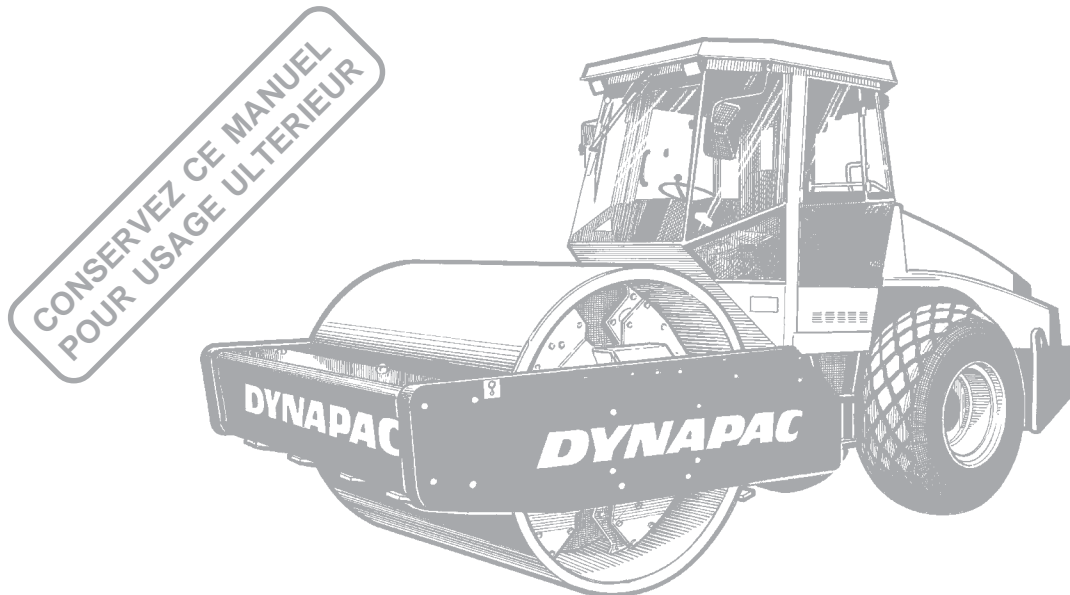
DYNAPAC

Rouleau vibrant CA 602

Entretien M602FR2, Août 2003

**Moteur Diesel:
CA 602: Cummins QSB 5.9-C**

**Instructions valables à partir de:
CA 602 PIN (S/N) *71420603***



Dynapac CA 602 existe en versions D (rouleau lisse) et PD (version à pieds dameurs) respectivement – les rouleaux CA 602D étant destinés au compactage des enrochements. En version PD, ils sont avant tout destinés au compactage des sols cohésifs et des pierres désagrégées.

Il est possible de compacter à grande profondeur tous les types de couche d'usure et de couche de liaison, tandis que les cylindres interchangeable, de D à PD et inversement, permettent de diversifier davantage encore le choix des applications.

La description de certains accessoires en option, tels que compacimètre, contrôlographe et ordinateur de terrain CCS/RA, se trouve dans des manuels d'instruction séparés.

SOMMAIRE

	Page
Lubrifiants et symboles	3
Caractéristiques techniques	4-6
Schema d'entretien	7
Mesures d'entretien	8-9
Toutes les 10 heures de marche (Quotidiennement) ...	10-12
Toutes les 50 heures de marche (Chaque semaine) ...	13-15
Toutes les 250 heures de marche (Chaque mois) ...	16-20
Toutes les 500 heures de marche (Chaque trimestre) .	21-22
Toutes les 1000 heures de marche (chaque semestre)	23-25
Toutes les 2000 heures de marche (Chaque année) ...	26-29
Immobilisation prolongée	30
Instructions spéciales	31
Systeme electrique, fusibles	32-34

SYMBOLES D'AVERTISSEMENT



Consignes de sécurité – Sécurité personnelle.



Attention particulière – Dommages à la machine ou aux pièces.

GENERALITES



Lire le manuel en son entier avant de commencer les travaux d'entretien.



S'assurer d'une bonne ventilation (extraction) si le moteur Diesel tourne dans un local clos.



Quand les ressorts à gaz du capot sont déconnectés et le capot ouvert – bloquez le capot pour qu'il ne se referme pas tout seul.

Il importe que l'entretien du rouleau soit effectué de façon correcte pour en assurer le bon fonctionnement. Le rouleau doit être maintenu en état de propreté pour pouvoir détecter à temps les fuites éventuelles, les boulons et les raccords desserrés, etc.

Ayez pour habitude, chaque jour avant la mise en marche, de faire le tour du rouleau pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuite et que tout est normal.

N'omettez pas d'inspecter le sol aussi sous l'engin, ce qui permet de découvrir facilement les fuites éventuelles.

PENSEZ À L'ENVIRONNEMENT ! Ne pas jeter d'huiles, de carburants et autres produits nocifs directement dans la nature.

Ce manuel contient les directives d'entretien et de maintenance qui seront normalement assurées par l'opérateur.











Pour l'entretien du moteur Diesel, se référer aux instructions du fabricant de moteur, que vous trouverez dans le dossier de la machine.

LUBRIFIANTS ET SYMBOLES
















Toujours utiliser des lubrifiants de haute qualité, dans la quantité recommandée. Une trop grande quantité de graisse ou d'huile peut entraîner un échauffement qui cause une usure rapide.

	HUILE MOTEUR	Shell Universal SAE 15W/40 ou produit similaire API Service CF-4/SG, (CD/CE)
	HUILE HYDRAULIQUE tempér. de l'air -10°C – +40°C tempér. de l'air supérieure +40°C	Shell Tellus TX68 ou produit similaire. Shell Tellus TX100 ou produit similaire.
 Bio-Hydr.	HUILE HYDRAULIQUE BIOLOGIQUE	Shell Naturelle HF-E46 La machine peut avoir été remplie en usine avec de l'huile biodégradable. Pour le remplacement/remplissage, utiliser une qualité d'huile équivalente.
	HUILE DE TRANSMISSION tempér. de l'air -15°C – +40°C tempér. de l'air supérieure +40°C	Shell Spirax SAE 80W/90, HD API, GL-5 Shell Spirax HD85W/140 ou produit similaire
	HUILE POUR CASSETTE DE CYLINDRE	Mobil SHC 629
	GRAISSE	SKF LGHB2 (NLGI-Klass 2) ou produit similaire l'articulation centrale. Shell Retinax LX2 ou produit similaire pour les autres points de graissage.
	CARBURANT	Voir manuel du moteur
	LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT mélange 50/50 avec de l'eau	GlycoShell ou produit similaire. Antigel jusqu'à environ -41°C.



La conduite par une température ambiante extrême, haute ou basse, exige d'autres carburants ou lubrifiants. Se reporter à la rubrique "Instructions spéciales" ou consulter Dynapac.

	Niveau d'huile moteur		Pression des pneus
	Filtre à huile moteur		Filtre à air
	Réservoir d'huile hydraulique, niveau		Batterie
	Filtre à huile hydraulique		Recyclage
	Niveau d'huile de transmission		Filtre à carburant
	Cylindre, niveau d'huile		Liquide de refroidissement, niveau
	Huile de graissage		

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids & dimensions

CA602D CA602PD

Poids en ordre de marche avec ROPS, EN500 (kg)	18600	18600
Poids en ordre de marche sans ROPS (kg)	18100	18100
Poids en ordre de marche avec cabine (kg)	18600	18600
Longueur, rouleau avec équipement standard (mm)	6000	6000
Largeur, rouleau avec équipement standard (mm)	2380	2380
Hauteur, avec ROPS (mm)	2929	2987
Hauteur, sans ROPS (mm)	2134	2208
Hauteur, avec hutte (mm)	2952	2987

Capacités, en litres

CA 602

Essieu arrière:

• Différentiel	12
• Réducteurs planétaires	1,8/côté
Entraînement/réducteur cylindre	3,5
Cylindre, élément vibrant	2,2/côté
Réservoir hydraulique	52
Huile du circuit hydraulique	43
Huile de graissage, moteur Diesel	14
Réfrigérant, moteur Diesel	26
Réservoir à carburant	320

Système électrique

Batterie	12 V, 170 Ah
Alternateur	14 V, 105 A / 95 A
Fusibles	Voir au chapitre : Système électrique

Pneumatiques

Dimension	23.1 x 26.0 8 Ply, 600/60-30,5
Gonflage	110 kPa (1,1 kp/cm ²)



En option, les pneus peuvent être remplis de liquide (poids supplémentaire jusqu'à 700 kg/pneu). Lors du service d'entretien, penser au poids supplémentaire.

Données vibrations

CA602D CA602PD

Charge linéaire statique	kg/cm	59,6	–
Amplitude (forte)	mm	1,8	1,8
Amplitude (faible)	mm	1,1	1,1
Fréquence (à forte/faible amplitude)	Hz	27/31	27/31
Force centrifuge (à forte amplitude)	kN	276	276
Force centrifuge (à faible amplitude)	kN	229	229

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Couples de serrage

Couples de serrage en Nm avec vis huilées en utilisant une clé dynamométrique.

M filetage	CLASSE DE RÉSISTANCE		
	8.8	10.9	12.9
M6	8,4	12	14,6
M8	21	28	34
M10	40	56	68
M12	70	98	117
M16	169	240	290
M20	330	470	560
M24	570	800	960
M30	1130	1580	1900
M36	1960	2800	–

ROPS



Les boulons de ROPS doivent **toujours** être serrés secs.

Dimension d'écrou: M24 (P/N 90 39 64)
 Classe de résistance: 10,9
 Couple de serrage: 800 Nm (Dacrometbehandlade)

Système hydraulique

Pression d'ouverture (MPa)	
Système d'entraînement	38,0
Système d'alimentation	2,0
Système de vibration	37,5
Système de direction	18,0
Libération des freins	1,4

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Vibrations

– Siège du conducteur (ISO 2631)

Les vibrations sont mesurées d'après le mode de conduite décrit dans la directive européenne 2000/14/CE pour les machines avec équipements européens, les vibrations étant activées sur un matériaux en polymère mou et le siège de l'opérateur étant en position de transport.

Les vibrations relevées sur tout le corps sont inférieures à la valeur prescrite dans la directive 2002/44/CE qui est de $0,5 \text{ m/s}^2$.
(La valeur limite est de $1,15 \text{ m/s}^2$.)

D'après la même directive, les vibrations relevées au niveau des poignets et des bras sont inférieures à la valeur prescrite qui est de $2,5 \text{ m/s}^2$.
(La valeur limite est de 5 m/s^2 .)



Durant la conduite, les niveaux de vibration peuvent varier suivant la nature du sol et la position du siège.

Valeurs de bruit

Les valeurs de bruit sont mesurées conformément à la directive européenne 2000/14/CE pour machine équipée UE, avec les vibrations activées sur un sol en polymère souple et le siège de l'opérateur en position de transport.

Modèle	Niveau de puissance acoustique garanti dB(A) LwA	Niveau de pression acoustique, à l'oreille de l'opérateur (plate-forme) dB(A) LpA	Niveau de pression acoustique, à l'oreille de l'opérateur (cabine) dB(A) LpA
CA 602	111	87	79



Les niveaux de bruit peuvent varier suivant la nature du sol et la position de la cabine.

SCHEMA D'ENTRETIEN

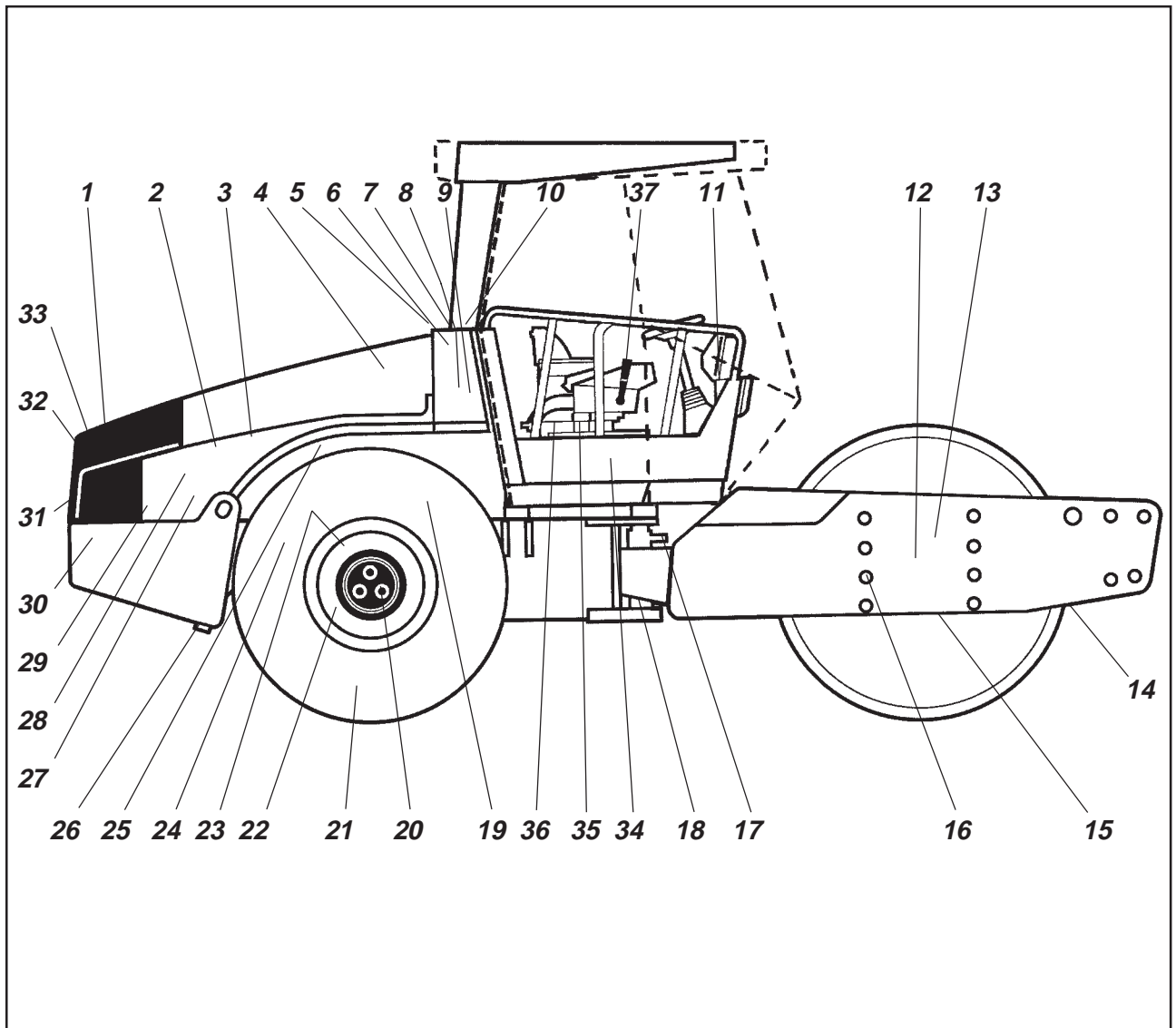


Fig. 1 Service et points d'entretien

- | | | |
|--|---|--|
| 1. Grille de radiateur | 14. Raclloirs | 27. Suspension du moteur diesel, 4 pcs |
| 2. Niveau d'huile, moteur diesel | 15. Huile de cylindre, | 28. Pompe d'alimentation, carburant |
| 3. Filtre à carburant | bouchon de niveau, 2 pcs | 29. Carburant diesel, remplissage |
| 4. Filtre à air | 16. Plots élastiques et vis de fixation | 30. Batterie |
| 5. Capot moteur, charnière | 17. Articulation centrale | 31. Radiateur |
| 6. Réservoir d'huile hydraulique, regard vitré | 18. Pivots d'articulation centrale, 2 pcs | 32. Refroidisseur d'huile hydraulique |
| 7. Filtre de purge | 19. Carter de volant, pompes hydrauliques | 33. Courroies d'entraînement, refroidissement, alternateur |
| 8. Filtre à huile hydraulique, 2 pcs | 20. Ecrous de roue | 34. Chaîne de direction |
| 9. Vidange, réservoir d'huile hydraulique | 21. Pneumatiques, gonflage | 35. Palier de siège |
| 10. Huile hydraulique, remplissage | 22. Essieu arrière, différentiel | 36. Chaîne de guidage |
| 11. Boîtier de fusibles | 23. Essieu arrière, réducteurs planétaires, 2 pcs | 37. Réglage AV/AR |
| 12. Huile de cylindre, remplissage, 2 pcs | 24. Suspension de l'essieu arrière, 2 côtés | |
| 13. Réducteur de cylindre | 25. Filtre à huile, moteur diesel | |
| | 26. Vidange, réservoir de carburant | |

MESURES D'ENTRETIEN

Les mesures périodiques doivent être prises en premier lieu après le nombre d'heures de marche indiqué, puis après la période de temps écoulée, chaque jour, chaque semaine, etc.



Toujours enlever la crasse extérieure avant le remplissage ou le contrôle d'huiles et de carburant, et avant de lubrifier avec de la graisse ou de l'huile.




Pour le moteur diesel, respecter en outre les instructions du fabricant figurant dans le manuel du moteur.

Toutes les 10 heures de marche (quotidiennement)

Pos. dans la fig. 1	Mesure à prendre	Voir page	Remarque
	Avant le premier démarrage		
14	Contrôler le réglage de racloir	10	
1	Contrôler la libre circulation d'air de refroidissement	10	
31	Contrôler le niveau de liquide de refroidissement	11	Voir manuel d'instr. du moteur
2	Contrôler le niveau d'huile du moteur diesel	11	Voir manuel d'instr. du moteur
29	Faire le plein de carburant	12	
6	Contrôler le niveau d'huile dans le réserv. hydraulique	12	
	Vérifier les freins	12	

Toutes les 50 heures de marche (chaque semaine)

Pos. dans la fig. 1	Mesure à prendre	Voir page	Remarque
7	Vérifier l'étanchéité des tuyaux et des raccords Contrôler/nettoyer la cartouche filtrante de l'épurateur d'air	13	Remplacer au besoin
17	Lubrifier l'articulation de direction	14	
18	Lubrifier les fixations des vérins d'articulation	14	
20	Vérifier le serrage des écrous de roue	15	
21	Vérifier la pression des pneumatiques	15	
	Vérifier la climatisation	15	Accessoires

 Après les 50 **premières** heures de marche du rouleau, ne remplacer que l'huile de cylindre et tous les filtres à huile.

MESURES D'ENTRETIEN

Toutes les 250 heures de marche (chaque mois)

Pos. dans la fig. 1	Mesure à prendre	Voir page	Remarque
23	Contrôler le niveau d'huile dans l'essieu AR/réducteurs planétaires	16	
13	Vérifier le niveau d'huile dans le réducteur de cylindre	16	
15	Vérifier le niveau d'huile dans la cassette de cylindre	17	
32	Nettoyer les ailettes de refroidissement	18	
20, 24	Vérifier le serrage des raccords boulonnés	19	Seulement si la pièce est neuve ou renouvelée
16	Vérifier les plots élastiques et les raccords boulonnés	19	
25	Changer l'huile de graissage du moteur et le filtre à huile	19	Voir manuel d'instr. du moteur
30	Vérifier le niveau de la batterie	20	
	Vérifier la climatisation	20	Accessoires

Toutes les 500 heures de marche (chaque trimestre)

Pos. dans la fig. 1	Mesure à prendre	Voir page	Remarque
3	Remplacer le filtre à huile		Voir manuel d'instr. du moteur
5	Lubrifier les réglages et les points d'articulation	21	
3	Remplacer le pré-filtre à carburant	21	
36	Graisser la chaîne de direction	22	Accessoires
35	Graisser les roulements de siège	22	Accessoires

Toutes les 1000 heures de marche (chaque semestre)

Pos. dans la fig. 1	Mesure à prendre	Voir page	Remarque
8	Changer le filtre à huile hydraulique	23	
9	Purger l'eau de condensation dans le réservoir hydraulique	23	
26	Purger l'eau de condensation dans le réservoir de carburant	24	
4	Changer le filtre principal de l'épurateur d'air	24	
22	Changer l'huile dans le différentiel de l'essieu arrière	24	
23	Changer l'huile dans le réducteur planétaire de l'essieu arrière	25	
-	Remplacer le filtre à air frais dans la cabine	25	Accessoires
	Contrôler le jeu aux soupapes du moteur diesel		Voir manuel d'instr. du moteur
33	Contrôler la courroie dentée du système du moteur d'entraînement par courroie		Voir manuel d'instr. du moteur

Toutes les 2000 heures de marche (chaque année)

Pos. dans la fig. 1	Mesure à prendre	Voir page	Remarque
9, 10	Changer l'huile du réservoir hydraulique	26	
12, 15	Changer l'huile de la cassette de cylindres	26	
13	Changer l'huile dans le réducteur de cylindre	27	
37	Graisser le réglage AV/AR	27	
	Révision de la climatisation	28	Accessoires

TOUTES LES 10 HEURES DE MARCHE (Quotidiennement)

Racloirs – Contrôle/réglage

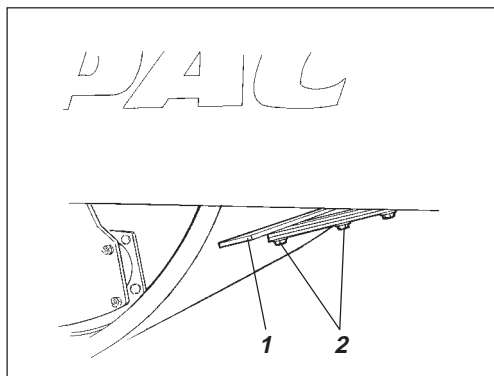


Fig.2 Racloirs
1. Lame de racloir
2. Vis de réglage

Desserrer les vis (2) puis régler à 20 mm du cylindre.
Bien resserrer les vis après réglage.
Régler l'autre racloir de la même façon que ci-dessus.

Racloirs souples (option)

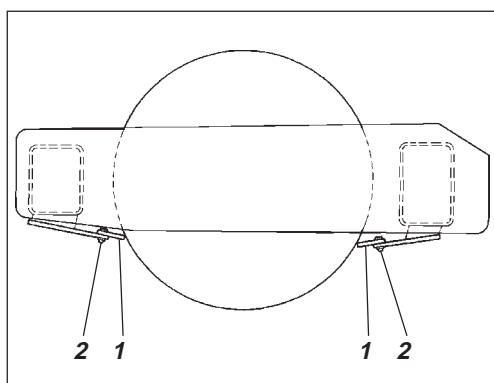


Fig.3 Racloirs
1. Lame de racloir
2. Vis de réglage

Desserrer les vis (2) puis mettre les lames en léger contact avec le cylindre.
Bien resserrer les vis après réglage.

Circulation d'air – Contrôle

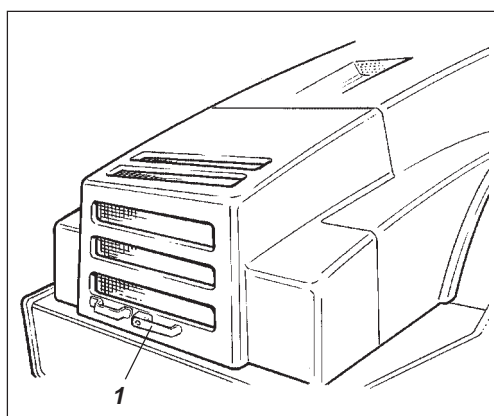


Fig.4 Grille d'air de refroidissement
1. Serrure de capot

S'assurer que l'air circule librement par les grilles de protection du compartiment moteur.

Pour ouvrir le capot du moteur, tourner le bras de blocage (1) vers le haut, soulever le capot en position bien ouverte, puis s'assurer que le verrou de sécurité rouge, à gauche du ressort à gaz, est en position de verrouillage.



Quand les ressorts à gaz du capot sont déconnectés et le capot ouvert – bloquez le capot pour qu'il ne se referme pas tout seul.

TOUTES LES 10 HEURES DE MARCHE (Quotidiennement)

Niveau de liquide de refroidissement – Contrôle

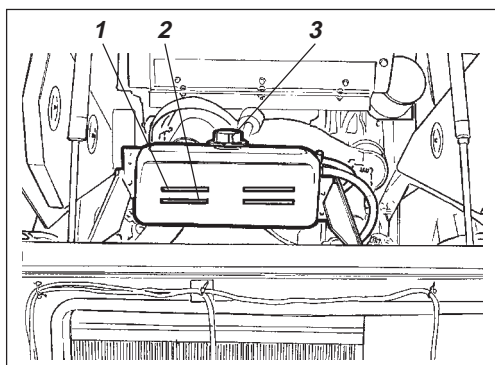


Fig. 5 Refroidisseur

1. Niveau max
2. Niveau min
3. Bouchon de remplissage

Contrôler que le liquide de refroidissement se trouve entre les repères max/min.



Attention en ouvrant le bouchon du radiateur quand le moteur est chaud. Risque de brûlures! Porter des gants et des lunettes protectrices.

Remplir avec un liquide de refroidissement consistant en 50% d'eau et 50% d'antigel. Voir la liste des lubrifiants recommandés dans ce manuel d'instructions et dans le manuel du moteur.



Changer le liquide de refroidissement et rincer le système tous les ans. Vérifier que l'air circule librement dans le refroidisseur.

Moteur diesel – Contrôle de niveau d'huile

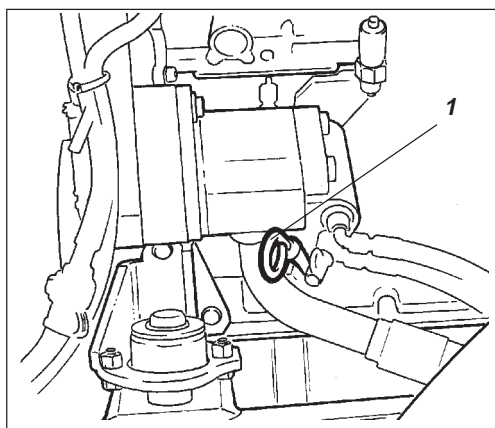


Fig. 6 Compartiment moteur

1. Jauge d'huile



Placer le rouleau sur un terrain plat. Sauf indication contraire, couper le moteur et enfoncer la commande de frein de stationnement avant de procéder à un contrôle ou réglage quel qu'il soit.



Attention en retirant la jauge d'huile, des pièces de moteur ou le radiateur sont peut-être chauds. Risque de se brûler.

La jauge est placée sur le côté droit du moteur.

Extraire la jauge (1) et s'assurer que le niveau d'huile se trouve entre les repères supérieur et inférieur. Pour plus de détails, se reporter au manuel du moteur.

TOUTES LES 10 HEURES DE MARCHE (Quotidiennement)

Réservoir de carburant – Remplissage

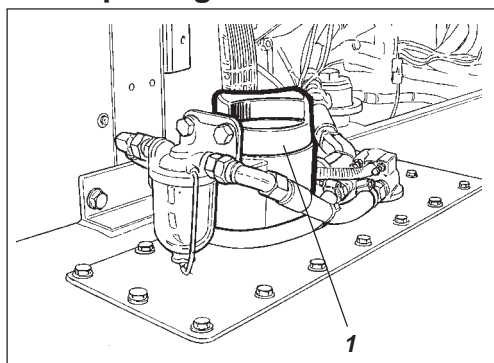


Fig. 7 Réservoir de carburant
1. Tuyau de remplissage

Faire le plein de carburant chaque jour après le travail, remplir le réservoir jusqu'à la partie inférieure du tuyau de remplissage. Utiliser du carburant diesel suivant les indications du constructeur de moteur.



Toujours couper le moteur avant remplissage. Appuyer le pistolet de remplissage contre une partie non isolée du rouleau avant remplissage, puis contre le tuyau de remplissage (1) en cours de remplissage.



Ne jamais procéder au remplissage quand le moteur est en marche, ne pas fumer et éviter de répandre du carburant.

Réservoir hydraulique – Contrôle de niveau d'huile

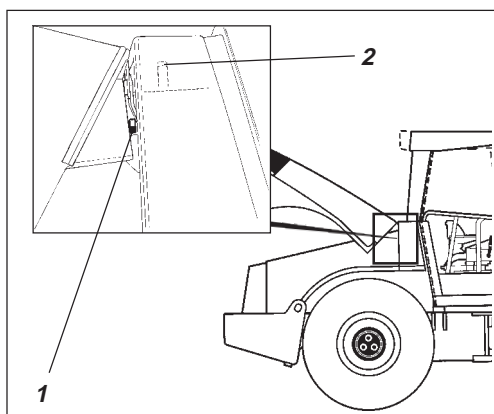


Fig. 8 Réservoir hydraulique
1. Regard vitré
2. Bouchon de remplissage

La capacité du réservoir est de 320 litres.

Placer le rouleau sur un terrain plat et contrôler le niveau d'huile dans le regard vitré (1) entre les repères maxi et mini. Faire le plein d'huile hydraulique conformément à la liste des lubrifiants recommandés, si le niveau est insuffisant.

Freins – Contrôle

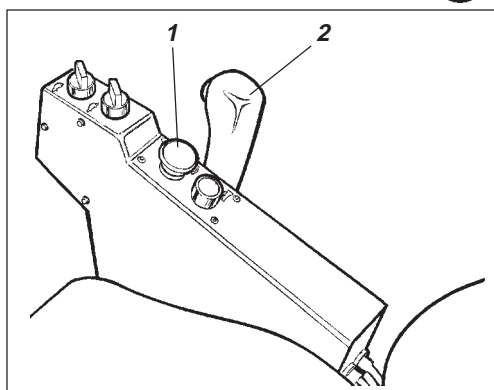


Fig. 9 Panneau de commande
1. Bouton du frein de secours/
stationnement
2. Sélecteur de marche AV/AR



Contrôler le fonctionnement des freins en procédant comme suit :

Faire avancer le rouleau **lentement**.

Appuyer sur le bouton du frein de secours/stationnement (1), le témoin lumineux de freinage doit s'allumer et le rouleau s'arrêter.

Après le contrôle du fonctionnement des freins, ramener le sélecteur de marche AV/AR (2) au neutre.

Tirer le bouton du frein de secours/stationnement.

Le rouleau est maintenant prêt à la conduite.

TOUTES LES 50 HEURES DE MARCHE (Chaque semaine)

Filtre à air – Contrôle/nettoyage

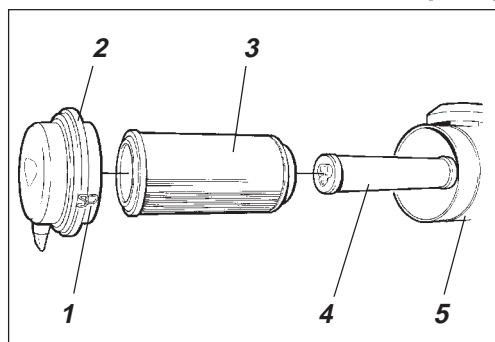


Fig. 10 Filtre à air

1. Étriers de blocage
2. Couvercle
3. Cartouche principale
4. Filtre de sécurité
5. Corps de filtre



Nettoyer ou changer le filtre principal de l'épurateur d'air si le voyant d'alerte situé sur le panneau de commande s'allume quand le moteur est à plein régime.

Libérer les deux loquets (1) puis enlever le couvercle (2) et extraire le filtre principal (3).

Ne pas enlever le filtre de sécurité (4).

Filtre principal – Nettoyage à l'air comprimé

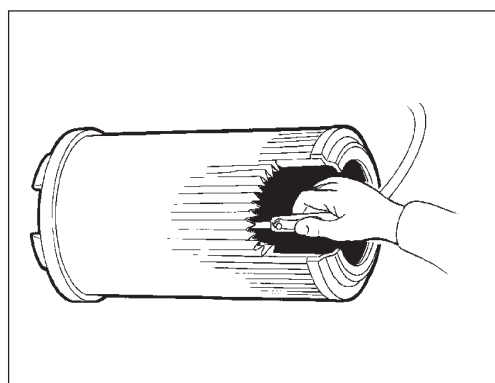


Fig. 11 Cartouche principale

Lors du nettoyage du filtre principal à l'air comprimé, la pression ne doit pas excéder 5 bar. Souffler de haut en bas le long des plis du papier à l'intérieur du filtre.

Tenir la buse à 2–3 cm au moins des plis du papier pour ne pas le déchirer.



Toujours porter des lunettes de protection en travaillant avec l'air comprimé.

Essuyer l'intérieur du couvercle (2) et le corps de filtre (5).



S'assurer que les colliers de serrage entre le corps de filtre et le tuyau d'aspiration sont serrés à fond et vérifier que toute la tuyauterie est en bon état, jusqu'au moteur.



Changer le filtre principal au plus tard après 5 nettoyages.

Echange du filtre de sécurité

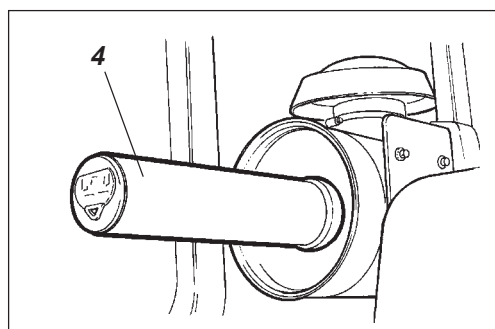


Fig. 12 Filtre à air

4. Filtre de sécurité

Remplacer le filtre de sécurité à chaque cinquième remplacement ou nettoyage de la cartouche principale. Il n'est pas possible de nettoyer le filtre de sécurité.

Pour remplacer le filtre de sécurité (4), extraire le filtre avec le porte-filtre, poser un nouveau filtre, remonter l'épurateur d'air dans l'ordre inverse suivant les instructions fig. ci-dessus.

TOUTES LES 50 HEURES DE MARCHÉ (Chaque semaine)

Articulation centrale/cylindres d'articulation – Graissage

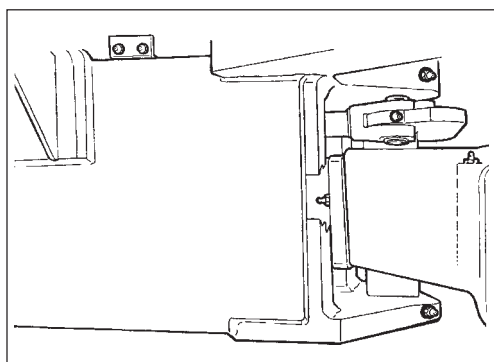


Fig. 13 Articulation centrale côté droit



Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.



Il est interdit de se tenir à proximité de l'articulation centrale quand le moteur est en marche. Risque de pincement quand on manœuvre la direction. Activer le bouton de frein de secours/stationnement avant de procéder au graissage.

Articulation – Graissage

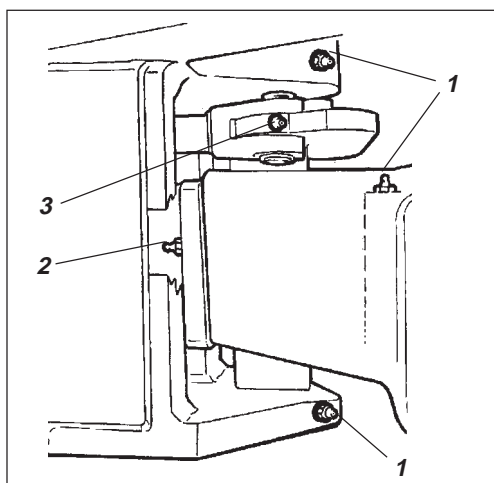


Fig. 14 Articulation centrale côté droit

1. Graisseurs d'articulation (x3)
2. Graisseurs d'articulation
3. Graisseurs fixation de cylindre (x1)

Tourner le volant complètement à gauche de manière à rendre accessibles tous les graisseurs du système de direction, côté droit (x7).



Utiliser une graisse conforme aux instructions de graissage.

Essuyer les graisseurs.

Donner 5 coups de pompe manuelle à chacun (1, 2 et 3). S'assurer que la graisse pénètre les paliers.

Si la graisse ne pénètre pas les paliers, il peut être nécessaire de décharger l'articulation centrale avec un cric et de renouveler le graissage.

Cylindre d'articulation – Graissage

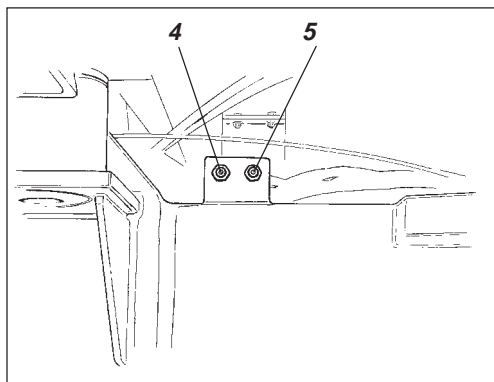


Fig. 15 Cylindre d'articulation côté droit

4. Graisseur fixation de cylindre arrière droite (x1)
5. Graisseur fixation de cylindre arrière gauche (x1)

Bien essuyer des graisseurs la poussière et la graisse.

Graisser les graisseurs (4 et 5) avec cinq coups de pistolet de graissage à main.

Tourner le volant complètement à droite, de manière à rendre accessibles le graisseur avant du vérin de commande, côté gauche, et le graisseur du couvercle de palier. Laisser un peu de graisse sur les graisseurs après graissage, ce qui empêche les impuretés de pénétrer ceux-ci.

TOUTES LES 50 HEURES DE MARCHE (Chaque semaine)

Pneumatiques – pression de gonflage. Ecrous de roue – couple de serrage

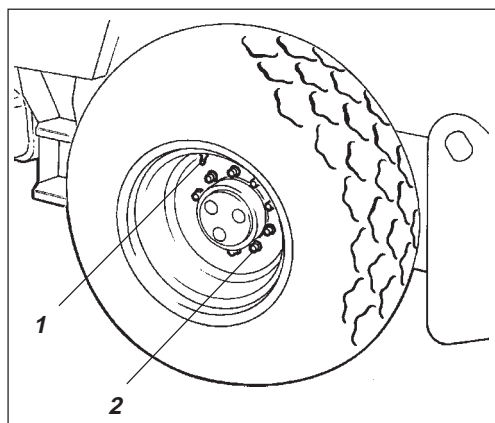


Fig. 16 Roue

1. Valve
2. Ecrou de roue

Contrôler la pression de gonflage des pneus à l'aide d'un instrument de mesure.

Quand les pneus sont remplis de liquide, la valve (1) se trouve en "position 12 heures" lors du pompage.

Pour le gonflage des pneus, se reporter aux Spécifications.

Vérifier que tous les pneus ont la même pression.



Pour remplacer les pneus, il importe que les deux pneus aient le même rayon de roulement pour que la protection de l'essieu arrière puisse fonctionner correctement.

S'assurer que le couple de serrage des écrous de roue (2) est de 470 Nm (47 kpm).

S'assurer que les deux roues ont les mêmes écrous (ne concerne que les machines neuves ou les roues nouvellement montées).

Climatisation (Option) – Contrôle

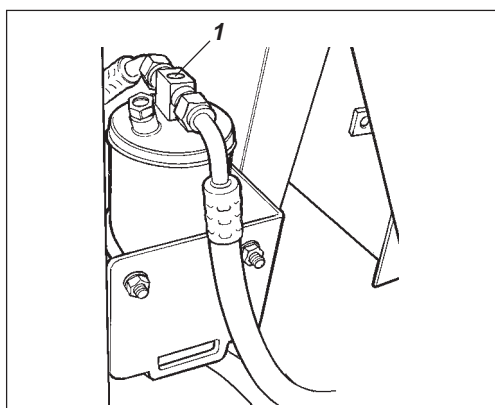


Fig. 17 Filtre sécheur

1. Regard vitré



Pour le gonflage des pneus, se reporter au manuel de sécurité qui accompagne le rouleau.



Attention ! Les pneus sont remplis de liquide. Les roues sont par conséquent plus lourdes que normalement.



Ne jamais travailler sous le rouleau quand le moteur tourne. Stationner sur une surface plane, caler les roues et enfoncer la commande de frein de stationnement.

Ouvrir le capot du moteur quand l'unité est en marche et s'assurer à l'aide du regard vitré (1) que des bulles n'apparaissent pas dans le filtre sécheur. Le filtre est placé sur le bord avant du compartiment moteur, côté gauche. Si l'on voit des bulles dans le regard vitré, c'est que le niveau de réfrigérant est trop bas. Dans ce cas, arrêter alors l'unité. On risque d'endommager l'unité si on la fait fonctionner avec un niveau de réfrigérant insuffisant.

Enlever au besoin la poussière du condensateur (1).

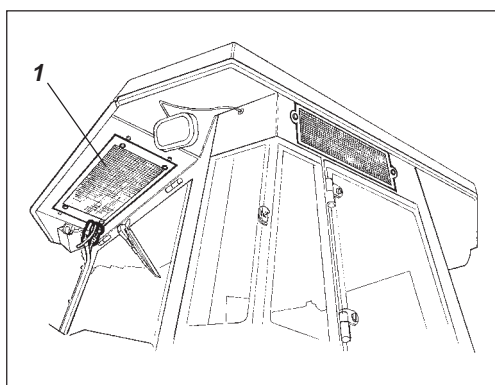


Fig. 18 Cabine

1. Condensateur

TOUTES LES 250 HEURES DE MARCHE (Chaque mois)

Différentiel d'essieu arrière – Contrôle du niveau d'huile

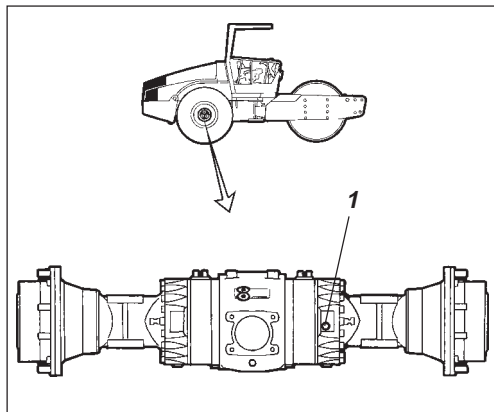


Fig. 19 Contrôle de niveau – carter de différentiel

1. Bouchon de niveau/remplissage



Ne jamais travailler sous le rouleau quand le moteur est en marche. Stationner sur une surface plane et caler les roues.

Essuyer et enlever le bouchon de niveau (1) et s'assurer que le niveau d'huile atteint le bord inférieur du trou du bouchon. Si le niveau est insuffisant, remplir d'huile jusqu'au nouveau requis. Utiliser de l'huile de transmission, consulter la liste des lubrifiants recommandés.

Réducteur planétaire d'essieu arrière

– Contrôle du niveau d'huile

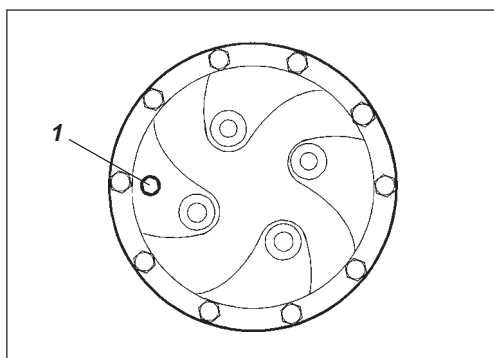


Fig. 20 Contrôle de niveau – réducteur planétaire

1. Bouchon de niveau/remplissage

Placer le rouleau avec le bouchon de niveau (1) en position "9 heures".

Essuyer et enlever le bouchon de niveau (1) et s'assurer que le niveau d'huile atteint le bord inférieur du trou du bouchon. Si le niveau est insuffisant, remplir d'huile jusqu'au nouveau requis. Utiliser de l'huile de transmission, consulter la liste des lubrifiants recommandés.

Vérifier de la même façon l'autre réducteur planétaire de l'essieu arrière.

Réducteur de cylindre – Contrôle du niveau d'huile

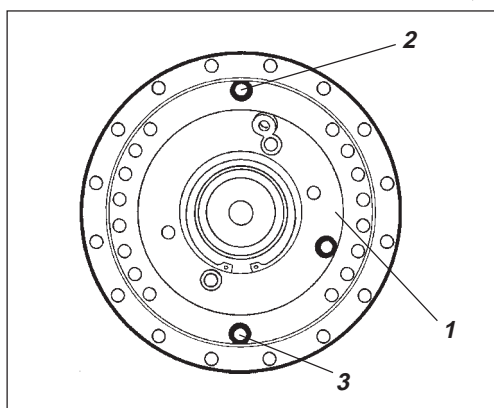


Fig. 21 Contrôle du niveau d'huile – réducteur de cylindre

1. Bouchon de niveau
2. Bouchon de remplissage
3. Bouchon de vidange

Placer le rouleau avec le bouchon de niveau (1) en position "3 heures".

Nettoyer autour du bouchon (1) et enlever celui-ci.

S'assurer que l'huile atteint le bord inférieur du trou du bouchon.

Si le niveau est insuffisant, remplir d'huile jusqu'au nouveau requis. Utiliser de l'huile de transmission, consulter la liste des lubrifiants recommandés.

Nettoyer et remonter les bouchons.

TOUTES LES 250 HEURES DE MARCHE (Chaque mois)

Cassette de cylindre – Contrôle de niveau d'huile

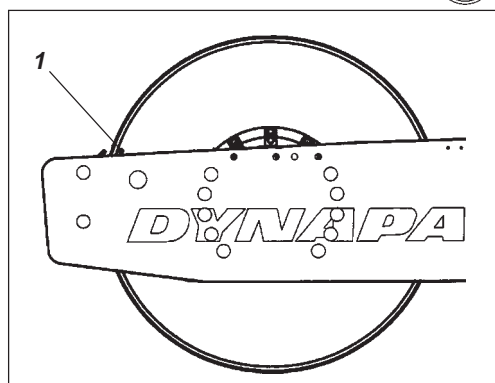


Fig. 22 Côté cylindre gauche
1. Tige indicatrice

Placer la machine sur une surface plane avec la tige indicatrice (1) à l'intérieur du cylindre au niveau du côté supérieur du cadre de cylindre.

Cassette de cylindre – Contrôle de niveau d'huile

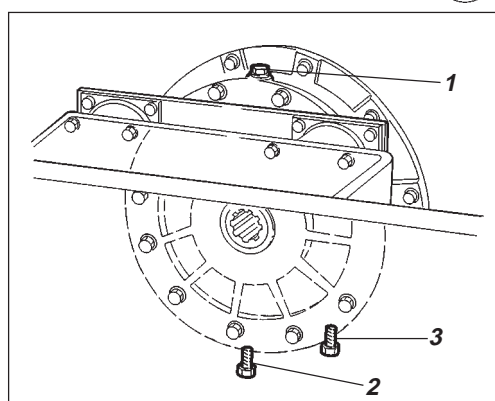


Fig. 23 Cylindre côté droit
1. Bouchon de remplissage
2. Bouchon de vidange
3. Tube de niveau

Essuyer la saleté sur les bouchons de remplissage et de niveau. Dévisser le bouchon de remplissage (1).

Cassette de cylindre

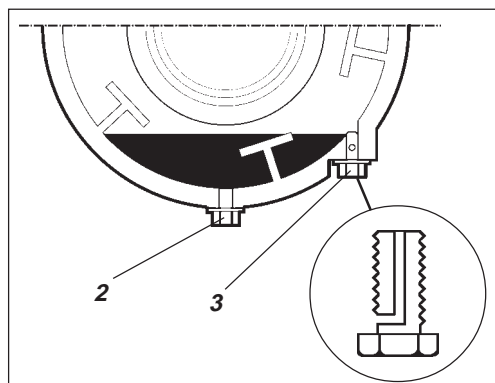


Fig. 24 Cassette de cylindre
2. Bouchon de vidange
3. Tube de niveau

Desserrer le bouchon de niveau (3) sur le côté inférieur de la cassette et dévisser celui-ci jusqu'à ce que le trou au milieu du bouchon soit visible.

Remplir d'huile par le bouchon de remplissage (1) jusqu'à ce que de l'huile commence à s'écouler par le bouchon de niveau. Le niveau est correct quand l'huile cesse de couler.



N'utiliser que MOBIL SHC 629 dans les cassettes.

Remettre les bouchons en place. Répéter cette procédure sur le côté opposé.



Ne pas trop remplir d'huile, risque d'échauffement.

TOUTES LES 250 HEURES DE MARCHE (Chaque mois)

Cassette de cylindre

– Nettoyage de la vis de ventilation

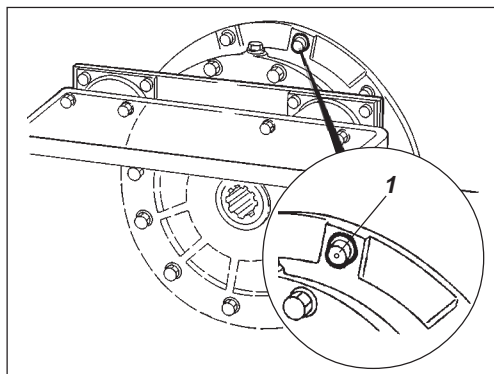


Fig. 25 Cylindre
1. Vis ventilée

Nettoyer le trou de ventilation du cylindre. Le trou sert à éliminer la surpression à l'intérieur du cylindre.

Refroidisseur d'huile hydraulique

– Contrôle/nettoyage

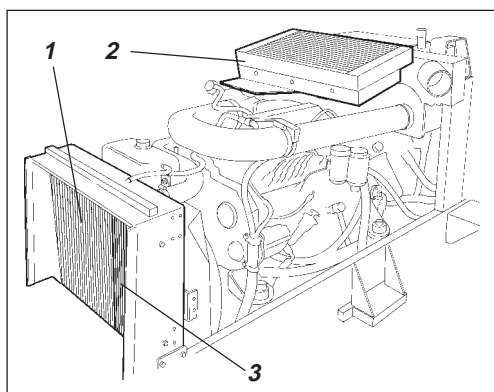


Fig. 26 Compartiment moteur
1. Refroidisseur d'eau
2. Refroidisseur d'huile hydraulique
3. Refroidisseur d'air de charge



Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.

Vérifier que l'air circule librement à travers les refroidisseurs (1), (2) et (3).

Nettoyer les refroidisseurs sales avec de l'eau sous pression ou à l'air comprimé.

Laver au jet ou nettoyer le radiateur à l'air comprimé dans le sens inverse au flux d'air de refroidissement.



Etre prudent lors du nettoyage à l'eau sous pression, ne pas tenir la buse trop près du refroidisseur.



Porter des lunettes de protection en travaillant avec de l'air comprimé ou en effectuant un nettoyage sous haute pression.

TOUTES LES 250 HEURES DE MARCHÉ (Chaque mois)

Raccords boulonnés – Serrage de contrôle

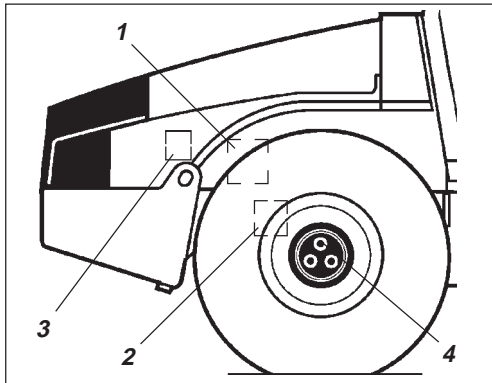


Fig. 27 Machine côté droit

1. Pompe de commande
2. Essieu arrière
3. Suspension moteur
4. Écrous de roue

Suspension essieu arrière (2) 330 Nm huilé.

Pompe de commande vers moteur diesel (1) 38 Nm.

Suspension moteur (3). Vérifier que tous les écrous M 12 (20 pcs) sont serrés au couple 78 Nm.

Écrous de roue (4). Vérifier que tous les écrous sont serrés au couple, 470 Nm huilé.

(Ce qui précède ne concerne que les pièces neuves ou renouvelées).

Plots élastiques et raccords boulonnés – Contrôle

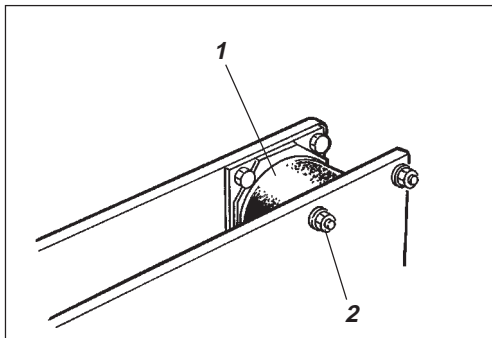


Fig. 28 Cylindre, côté vibration

1. Plot élastique
2. Vis de fixation

Contrôler que les plots élastiques (1) ne sont pas endommagés, remplacer l'ensemble si plus de 25% des plots d'un côté du cylindre sont affectés de fissures profondes de plus de 10–15 mm.

Prendre une lame de couteau ou autre objet pointu pour faciliter le contrôle.

S'assurer que les vis de fixation (2) sont serrées.

Moteur Diesel – Vidange d'huile et échange de filtre

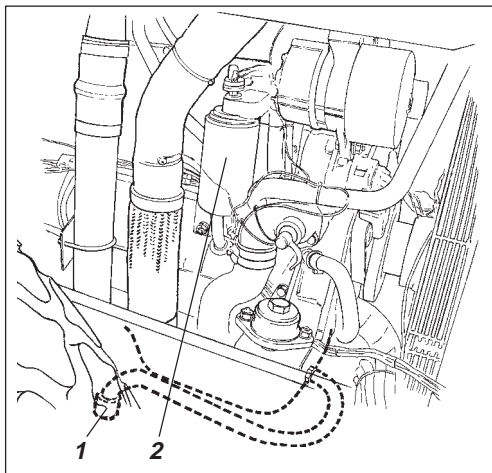


Fig. 29 Côté moteur gauche

1. Bouchon de vidange
2. Filtre à huile



Placer le rouleau sur une surface plane. Couper le moteur et serrer le frein de stationnement/frein auxiliaire.

L'accès au bouchon de vidange d'huile (1) est le plus facile par le dessous du moteur, le bouchon étant monté avec un tuyau sur le pont arrière. Vider l'huile quand le moteur est chaud. Poser un récipient d'au moins 15 litres sous le bouchon de vidange.



On risque de se brûler en vidangeant de l'huile chaude. Attention aux mains.

Remplacer également le filtre à huile du moteur (2). Se reporter au manuel d'instructions du moteur.



Mettre l'huile vidangée et le filtre en décharge.

TOUTES LES 250 HEURES DE MARCHÉ (Chaque mois)

Batterie – Contrôle de niveau d'électrolyte

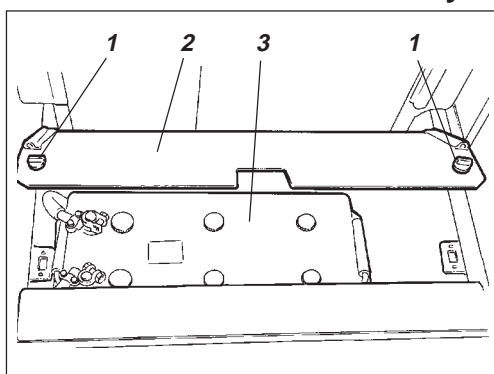


Fig. 30 Compartiment de batterie

1. Vis rapides
2. Couvercle de batterie
3. Batterie



Eviter la proximité de flamme lors du contrôle de niveau d'électrolyte. La recharge génère des gaz explosifs.

Ouvrir le capot du moteur et dévisser les vis rapides (1).

Lever le couvercle de batterie (2).

Essuyer le dessus de la batterie.



Porter des lunettes de protection. La batterie contient de l'acide corrosif. En cas de contact, rincer avec de l'eau.

Élément de batterie

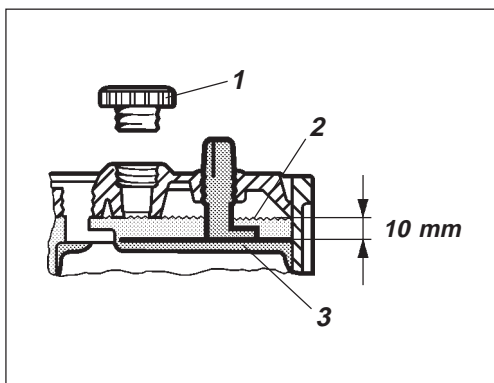


Fig. 31 Niveau d'électrolyte dans la batterie

1. Bouchon d'élément
2. Niveau d'électrolyte
3. Plaque

Enlever les bouchons d'élément et vérifier que le niveau se trouve à env. 10 mm au-dessus des plaques. Effectuer le contrôle de niveau de tous les éléments. En cas d'insuffisance du niveau, rajouter de l'eau distillée jusqu'à obtention du bon niveau. Si la température de l'air est inférieure à zéro, laisser tourner le moteur après le remplissage d'eau distillée, sinon l'électrolyte risque de geler.

Contrôler que les événements des bouchons d'élément ne sont pas bouchés. Puis, remettre les bouchons.

Les cosses de câble doivent être bien serrées et propres.

Les raccordements de câbles corrodés seront nettoyés puis graissés avec de la vaseline non acide.



Lors du démontage de la batterie, toujours déconnecter le câble négatif en premier. Lors du montage de la batterie, toujours connecter le câble positif en premier.

Climatisation (Option)

– Contrôle

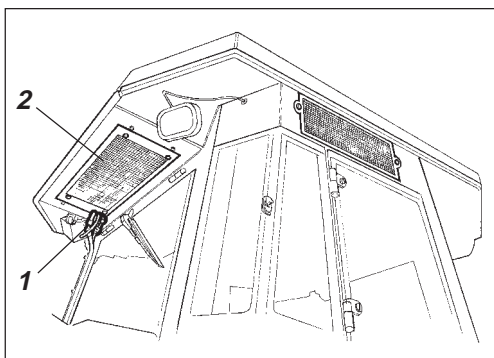


Fig. 32 Climatisation

1. Tuyaux pour réfrigérant
2. Élément condensateur



Récupérer la vieille batterie lors d'un éventuel remplacement. La batterie contient du plomb toxique pour l'environnement.



En cas de soudage à l'électricité, détacher le câble de terre de la batterie puis les connexions électriques vers l'alternateur.

Vérifier les tuyaux de réfrigérant et les raccords et s'assurer qu'il n'y a pas de traces d'huile indiquant des fuites de réfrigérant.

TOUTES LES 500 HEURES DE MARCHE (Chaque trimestre)

Réglage et points d'articulation – Lubrification

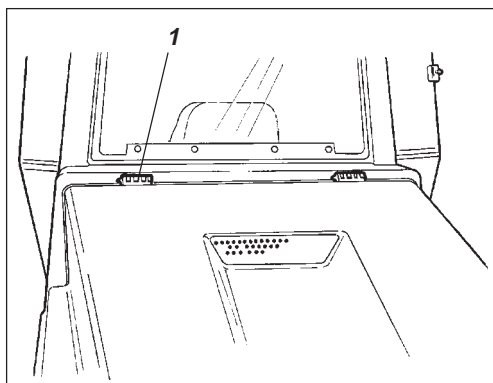


Fig. 33 Capot moteur
1. Gonds

Lubrifier avec de la graisse les charnières (1) du capot du moteur et les glissières du siège du conducteur, avec de l'huile les points d'articulation et les réglages, et enfin avec de la graisse les gonds des portes de cabine. Voir lubrifiants recommandés.

Pré-filtre – Nettoyage

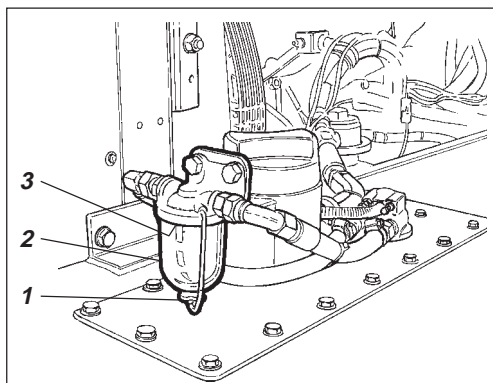


Fig. 34 Moteur
1. Vis
2. Porte-filtre en verre
3. Crépine



Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.

Dévisser la vis (1) et déposer le porte-filtre en verre (2).

Enlever la crépine (3) et nettoyer celle-ci avec un liquide inflammable, puis remonter la crépine et le porte-filtre.

Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité du préfiltre.



Veiller à avoir une bonne aération (extraction) si le moteur diesel tourne à l'intérieur. (Risque d'empoisonnement à l'oxyde de carbone).

TOUTES LES 500 HEURES DE MARCHE (Chaque trimestre)

Chaîne de guidage et roulements du siège – Graissage

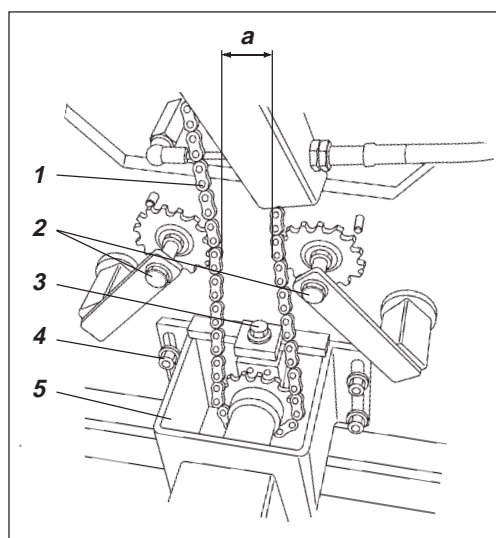


Fig. 35 *Dessous du siège du conducteur*
 1. Chaîne de guidage
 2. Tendeur de chaîne
 3. Écrou de réglage
 4. Écrous
 5. Fixation de la soupape de guidage.

Roulements du siège – Graissage

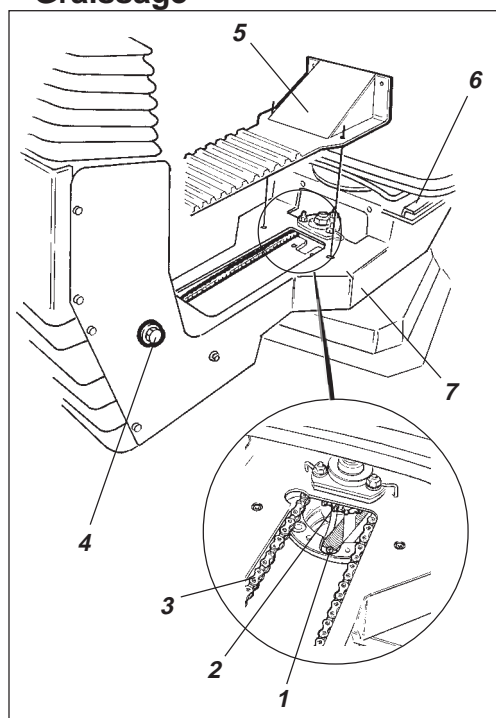


Fig. 36 *Roulements du siège.*
 1. Graisseur
 2. Roue dentée
 3. Chaîne motrice
 4. Vis de réglage
 5. Couvercle
 6. Glissières
 7. Blocage de rotation

Accessoires pour rouleaux sans cabine.



Attention au fait que la chaîne est une pièce essentielle de la direction.

Nettoyer et lubrifier avec de la graisse la chaîne (1) entre le palier de siège et la valve de pilotage. La chaîne est accessible par le dessous du siège du conducteur.

Il n'est pas nécessaire d'enlever la chaîne.

Si la chaîne se détend de sorte que la mesure "a" soit inférieure à 30 mm, on règle la chaîne comme suit : Dévisser les écrous (4) et régler la fixation (5) vers l'arrière avec l'écrou de réglage (3) jusqu'à ce que la mesure "a" soit de 50 mm.

Accessoires pour rouleaux sans cabine.



Attention au fait que la chaîne est une pièce essentielle de la direction.

Déposer le couvercle (5) pour avoir accès au graisseur (1). Graisser le roulement de rotation du siège de l'opérateur avec trois coups de pistolet de graissage à main.

Graisser le dispositif de blocage (7) du siège (accessible par en dessous).

Lubrifier également les glissières du siège (6) avec de la graisse.



Si le siège se coince lors du réglage, graisser plus fréquemment qu'il n'est indiqué ici.

Nettoyer et lubrifier la chaîne (3) entre le siège et la colonne de direction avec de la graisse.

Si la chaîne se détend au niveau de la roue dentée (2), desserrer les vis (4) et déplacer la colonne de direction vers l'avant, serrer les vis à fond et vérifier la tension de la chaîne.

TOUTES LES 1000 HEURES DE MARCHE (chaque semestre)

Filtre à huile hydraulique – Remplacement

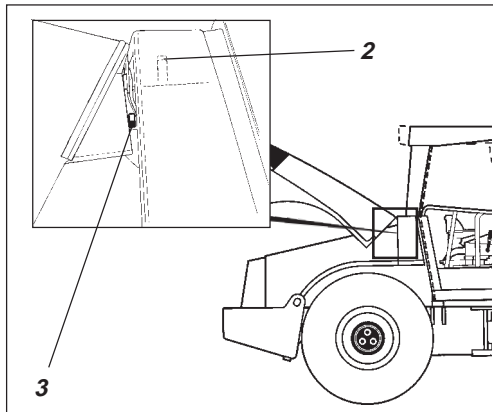


Fig. 37 Réservoir d'huile hydraulique
2. Bouchon de remplissage/filtre de purge
3. Regard vitré

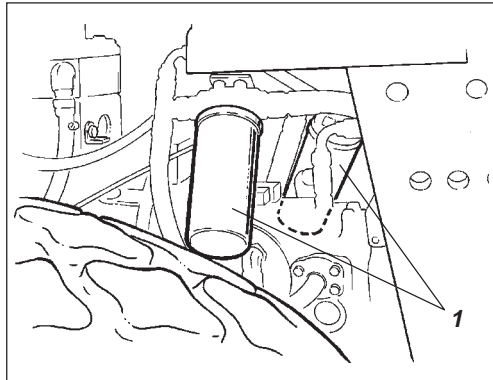


Fig. 38 Compartiment du moteur
1. Filtre à huile hydraulique (x2)

Réservoir d'huile hydraulique – Drainage

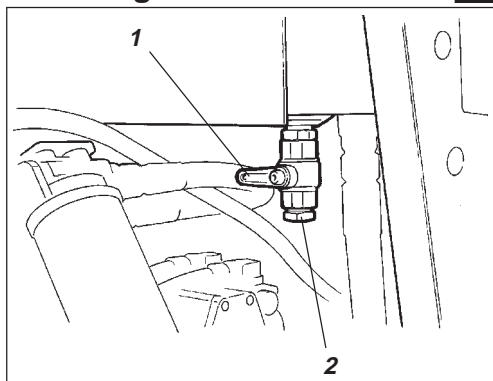


Fig. 39 Réservoir hydraulique, dessous
1. Robinet de vidange
2. Bouchon



Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.

Dévisser le couvercle/filtre de purge (2) sur le réservoir pour éliminer la surpression dans le réservoir.

S'assurer que le filtre de purge (2) n'est pas colmaté, l'air doit pouvoir circuler librement par le bouchon dans les deux sens.

Si l'un des sens est bouché, nettoyer avec un peu d'huile diesel et dégager le passage à l'air comprimé ou remplacer le bouchon par un neuf.



Toujours porter des lunettes protectrices en utilisant l'air comprimé.

Nettoyer minutieusement le pourtour des filtres.



Enlever le filtre à l'huile (1) et le mettre en décharge : c'est un modèle à jeter qui ne peut être réutilisé.



S'assurer que les anciennes rondelles d'étanchéité ne restent pas sur les supports de filtre, sinon il y aura fuite entre les anciens et les nouveaux joints.

Nettoyer minutieusement les surfaces d'étanchéité des supports de filtre.

Enduire les joints des filtres neufs d'une mince couche d'huile hydraulique propre. Visser les filtres en place à la main.



Visser d'abord jusqu'à ce que le joint du filtre entre en contact avec la fixation du filtre, puis resserrer d'un demi-tour. Ne pas trop serrer pour ne pas endommager le filtre.

Mettre le moteur diesel en marche et s'assurer que de l'huile hydraulique ne fuit pas des filtres. Vérifier le niveau d'huile par le repère vitré (3) et remplir au besoin.



Veiller à avoir une bonne aération (extraction) si le moteur diesel tourne à l'intérieur. (Risque d'empoisonnement à l'oxyde de carbone).

Purger l'eau de condensation dans le réservoir hydraulique à l'aide du robinet de purge (1).

Procéder au drainage quand le rouleau a été immobilisé quelques temps, par exemple après une nuit d'arrêt. Purger en procédant comme suit :

Enlever le bouchon (2)

Mettre un récipient de récupération sous le robinet.

Ouvrir le robinet (1) et laisser s'écouler l'eau de condensation, s'il y en a.

Refermer le robinet.

Remettre le bouchon.

TOUTES LES 1000 HEURES DE MARCHE (Chaque semestre)

Réservoir de carburant – Drainage

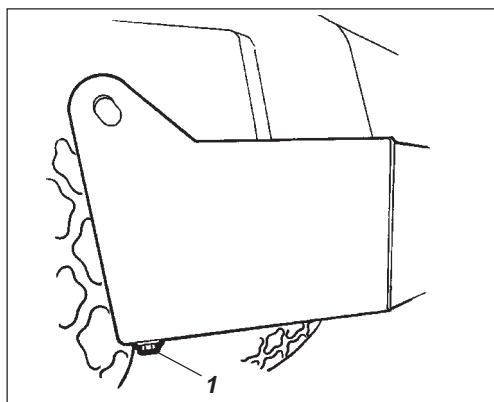


Fig. 40 Réservoir de carburant
1. Bouchon de vidange

L'eau et les dépôts dans le réservoir de carburant se vident par le bouchon de vidange au fond du réservoir.



Attention en purgeant le réservoir. Ne pas perdre le bouchon au risque de vider le réservoir.

Procéder au drainage quand le rouleau a été immobilisé quelques temps, par exemple après une nuit d'arrêt. Le réservoir doit être presque vide.

Le rouleau doit être avoir été stationné de préférence avec un côté surbaissé de sorte que l'eau et les dépôts s'amassent au-dessus du bouchon de vidange (1). Purger en procédant comme suit :

Mettre un récipient de récupération sous le bouchon de vidange (1).

Dévisser le bouchon et laisser s'écouler l'eau et les dépôts, jusqu'à ce que du carburant diesel pur apparaisse dans le bouchon. Revisser le bouchon.

Remplacer la cartouche de l'épurateur d'air même si elle n'a pas encore été nettoyée 5 fois, voir à la rubrique 50 heures de marche pour le remplacement du filtre.



Si l'on ne remplace pas le filtre colmaté, le moteur se met à fumer et perd de sa puissance, et le risque d'endommager le moteur est grand.

Filtre à air – remplacement

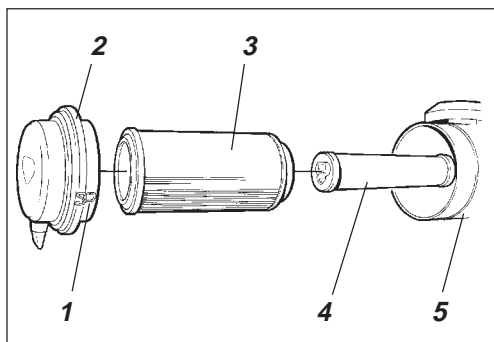


Fig. 41 Epurateur d'air
1. Tenons de verrouillage
2. Couvercle
3. Filtre principal
4. Filtre de sécurité
5. Carter de filtre

Différentiel d'essieu arrière – Remplacement d'huile

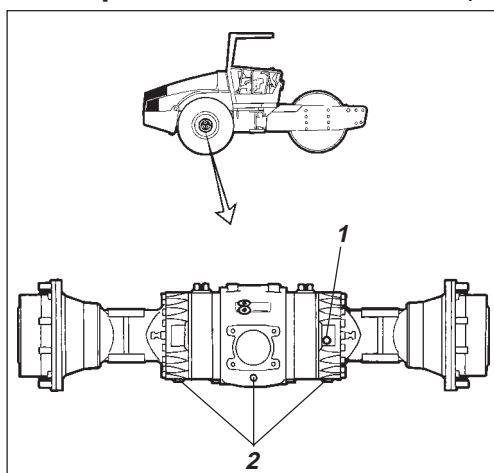


Fig. 42 Essieu arrière
1. Bouchon de vidange/remplissage
2. Bouchons de niveau



Ne jamais travailler sous le rouleau quand le moteur tourne. Stationner le rouleau sur une surface plane et fixer les roues avec des cales.

Essuyer et enlever le bouchon de niveau/remplissage (1) ainsi que les trois bouchons de vidange (2), puis vider l'huile dans un récipient à cet effet.



Recueillir l'huile et la mettre en décharge.

Remettre les bouchons de vidange et remplir d'huile neuve au niveau requis.

Attention ! Il faut à l'huile un certain temps pour se répartir dans l'essieu. Ne pas remplir tout le volume d'un seul coup.

Revisser le bouchon de vidange/remplissage. Utiliser de l'huile de transmission, voir instructions de graissage.

TOUTES LES 1000 HEURES DE MARCHE (Chaque semestre)

Réducteurs planétaires – Changement d’huile

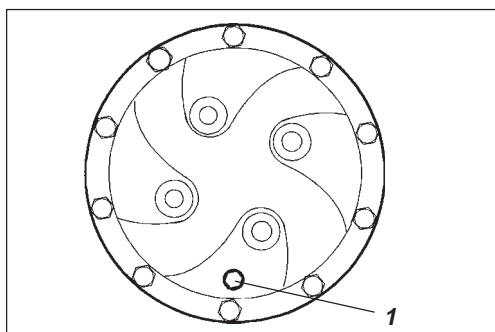


Fig. 43 Réducteur planétaire / position de vidange
1. Bouchon

Placer le rouleau de sorte que le bouchon (1) se trouve en position inférieure.

Essuyer et enlever le bouchon (1) puis vidanger l’huile dans un récipient; la capacité du récipient doit être d’environ 2 l.



Recueillir l’huile et la mettre en décharge.

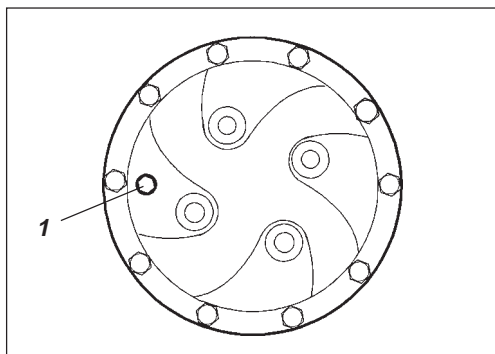


Fig. 44 Réducteur planétaire / position de remplissage
1. Bouchon

Placer le rouleau avec le bouchon en position “9 heures”.

Remplir jusqu’à ce que l’huile atteigne le bord inférieur du trou de niveau.

Remettre le bouchon puis procéder de la même façon de l’autre côté du rouleau. Utiliser de l’huile de transmission, voir instructions de graissage.

Filtre à air frais – Remplacement

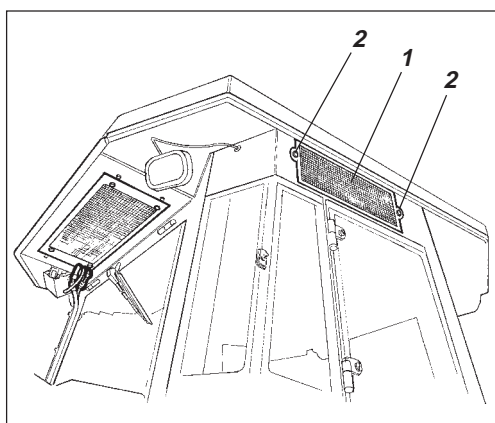


Fig. 45 Cabine
1. Filtre à air frais
2. Vis (x2)

Dévisser les deux vis (2) derrière le toit de la cabine. Déposer l’ensemble du porte-filtre et sortir la cartouche de filtre.

Remplacer par un nouveau filtre.

Il peut être nécessaire de remplacer le filtre plus souvent si la machine travaille dans un environnement poussiéreux.

TOUTES LES 2000 HEURES DE MARCHE (Chaque année)

Réservoir hydraulique – Vidange d’huile



Placer le rouleau sur un terrain plat. Le moteur doit être coupé et le bouton de frein de secours/stationnement activé, lors des travaux de contrôle et de réglage du rouleau, sauf indication contraire.



Risque de brûlures si l’on vidange de l’huile chaude. Attention aux mains.

Se munir d’un récipient de récupération d’huile. La capacité du récipient doit être d’au moins 60 l.

Choisir par exemple un bidon d’huile ou équivalent posé à côté du rouleau. L’huile s’écoulera dans le bidon par un tuyau provenant du robinet de vidange (1); enlever le bouchon (2) et ouvrir le robinet.



Recueillir l’huile et la mettre en décharge.

Remplir d’huile hydraulique neuve, suivant les instructions “Réservoir hydraulique – contrôle de niveau d’huile”.
Remplacer le filtre à huile par la même occasion.

Démarrer le moteur diesel et activer les différentes fonctions hydrauliques.



Veiller à avoir une bonne aération (extraction) si le moteur diesel tourne à l’intérieur. (Risque d’empoisonnement à l’oxyde de carbone)

Contrôler le niveau d’huile, si nécessaire en ajouter.

Placer la machine sur une surface plane avec la tige indicatrice (1) à l’intérieur du cylindre au niveau du côté supérieur du cadre de cylindre.

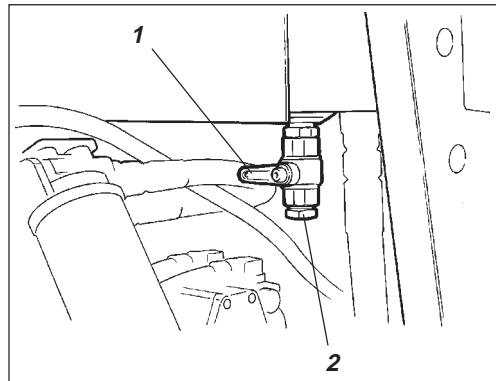


Fig. 46 Réservoir hydraulique, dessous
1 Robinet de vidange
2. Bouchon

Cassette de cylindre – Changement d’huile

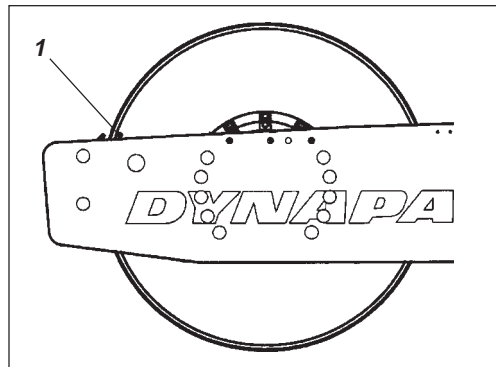


Fig. 47 Côté cylindre gauche
1. Tige indicatrice

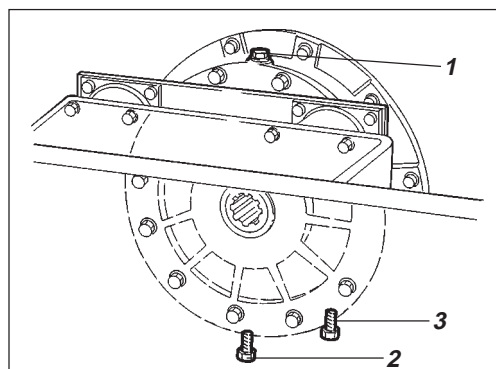


Fig. 48 Cylindre, côté droit
1. Bouchon de remplissage
2. Bouchon de vidange
3. Bouchon de niveau

Placer un récipient sous le bouchon de niveau/vidange (2), la capacité du récipient doit être d’environ 5 l.



Recueillir l’huile et la mettre en décharge.

Nettoyer et dévisser le bouchon de remplissage (1) et le bouchon de vidange (2).

Laisser l’huile s’écouler. Remonter le bouchon de vidange, et remplir d’huile synthétique neuve conformément aux instructions “Cassette de cylindre - contrôle de niveau d’huile” page 17.

Procéder de la même façon de l’autre côté du rouleau.



N’utiliser que MOBIL SHC 629 dans les cassettes.

TOUTES LES 2000 HEURES DE MARCHE (Chaque année)

Réducteur de cylindre – Changement d’huile

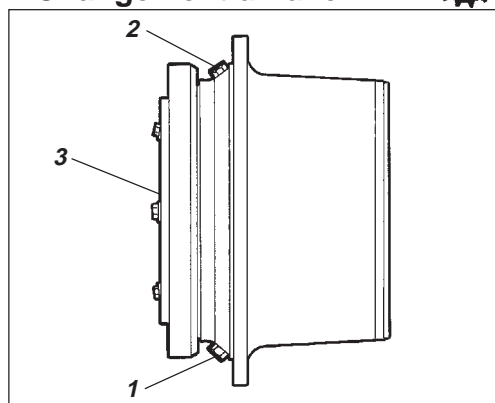


Fig. 49 Réducteur de cylindre
1. Bouchon de vidange
2. Bouchon de remplissage
3. Bouchon de niveau

Placer le rouleau sur une surface plane de sorte que les bouchons (1) et (2) se trouvent placés comme dans la figure.

Nettoyer et enlever les bouchons (1, 2 et 3) puis vidanger l’huile dans un récipient, volume env. 3,5 litres.

Remettre le bouchon (1) et remplir d’huile jusqu’au bouchon de niveau (3), conformément aux instructions “Réducteur de cylindre – Contrôle de niveau d’huile” (voir page 16).

Utiliser de l’huile de transmission, voir instructions de graissage.

Nettoyer et remettre le bouchon de niveau (3) et le bouchon de remplissage (2).

Réglage AV/AR – Graissage

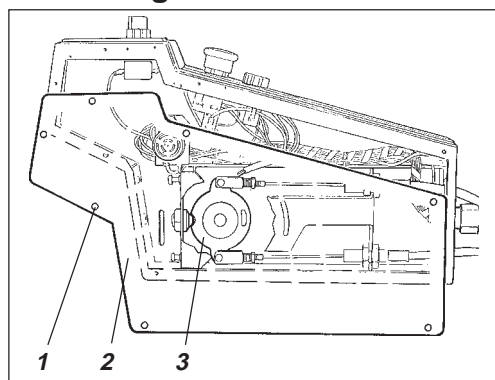


Fig. 50 Réglage AV/AR
1. Vis
2. Tôle
3. Disque à cames

Dévisser les vis (1) et enlever la tôle (2).

Graisser la surface de glissement sur le disque à cames (3).

Remonter la tôle (2) avec les vis (1).

Articulation de direction – Contrôle

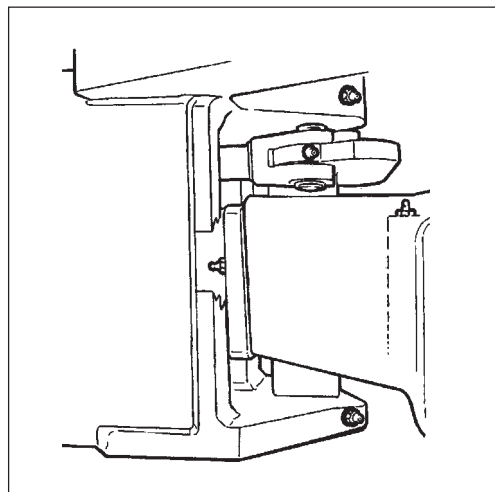


Fig. 51 Articulation de direction

S’assurer que l’articulation de direction ne présente pas de dommages physiques ou de fissures.

Vérifier et remédier aux écrous desserrés.

S’assurer qu’il n’y a pas de coincement ou de jeu.

TOUTES LES 2000 HEURES (Chaque année)

Climatisation (option) – Maintenance

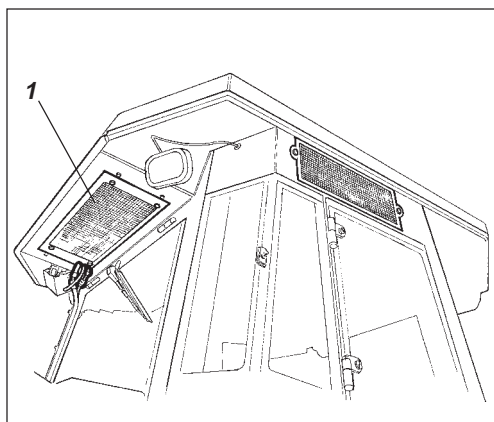


Fig. 52 Cabine
1. Condensateur

Un examen et un entretien réguliers sont nécessaires pour assurer un fonctionnement durable de l'installation.

Enlever la poussière du condensateur (1) à l'air comprimé, en soufflant du haut en bas.



Le flux d'air risque d'endommager l'élément s'il est trop fort.



Utiliser des lunettes de protection en se servant de l'air comprimé.

Examiner la fixation du condensateur.

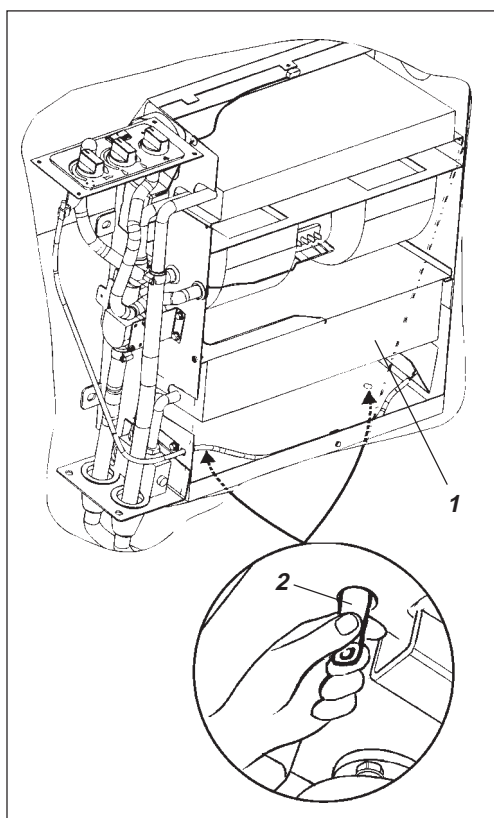


Fig. 53 Climatisation
1. Radiateur
2. Soupape de vidange (x2)

Enlever la poussière de l'unité de refroidissement et du radiateur (1) à l'air comprimé.

Vérifier si les tuyaux du système ne sont pas usés. S'assurer que le vidage de l'unité de refroidissement s'effectue facilement pour que l'eau de condensation ne s'accumule pas dans l'unité.

Vider l'eau en serrant les soupapes (2) ce qui est placé sous la cabine.

TOUTES LES 2000 HEURES (Chaque année)

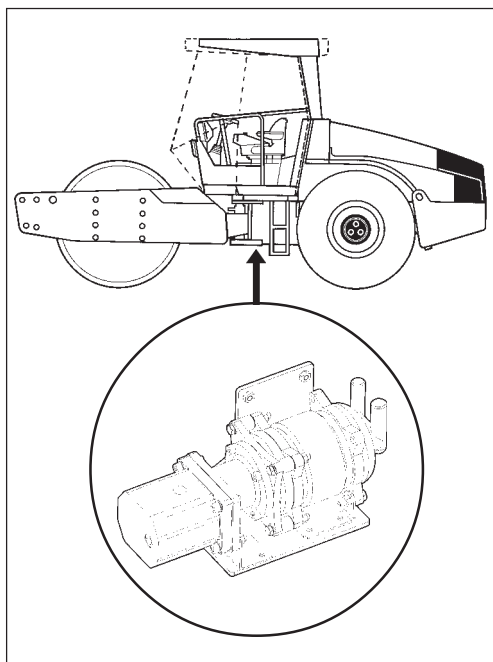


Fig. 54 Compresseur

Contrôler les fixations du compresseur et du moteur hydraulique.

On fera de préférence fonctionner l'unité pendant au moins cinq minutes chaque semaine pour bien lubrifier les joints en caoutchouc du système.



Ne pas faire fonctionner l'unité quand la température extérieure est inférieure à 0°C.

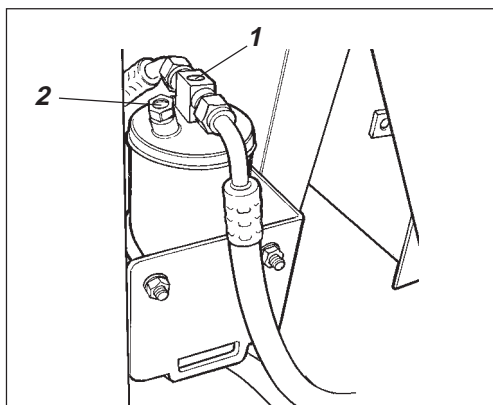


Fig. 55 Filtre sécheur dans le compartiment moteur
1. Regard vitré
2. Indicateur d'humidité.



Ne jamais travailler sous le rouleau quand le moteur tourne. Stationner sur une surface plane, caler les roues et enfoncer la commande de frein de stationnement.

Ouvrir le capot du moteur quand l'unité est en marche et vérifier dans le regard vitré (1) qu'il n'y a pas de bulles visibles dans le filtre de séchage. La formation de bulles dans le repère indique que le niveau de réfrigérant est insuffisant. Arrêter l'unité, qui sinon risquerait d'être endommagée en fonctionnant avec un niveau de réfrigérant insuffisant.

Vérifier si la couleur de l'indicateur d'humidité (2) est bleue, si elle est beige, la cartouche de séchage doit être remplacée par un spécialiste.



On risque d'endommager le compresseur si l'on fait fonctionner l'unité avec un niveau de réfrigérant insuffisant.



Ne jamais desserrer les raccords de tuyau.



Le système de refroidissement est pressurisé. Un maniement erroné risquerait de provoquer des blessures graves.



Le système contient du réfrigérant sous pression. Il est interdit de laisser des réfrigérants s'échapper dans l'atmosphère. Toute intervention sur le circuit de refroidissement ne doit être confiée qu'à une entreprise agréée.

IMMOBILISATION PROLONGÉE

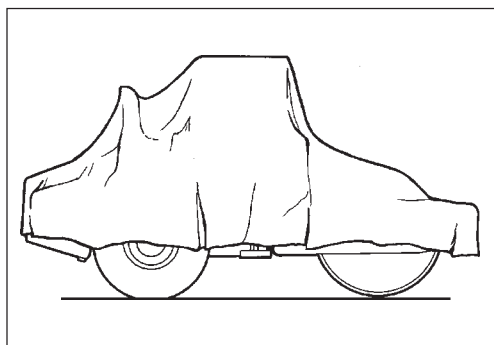


Fig. 56 Rouleau protégé contre les intempéries.



En cas de remisage de plus d'un mois, suivre les indications suivantes.

Ces mesures concernent les remisages d'une durée allant jusqu'à six mois.

Avant de réutiliser le rouleau, passer en revue les points ci-dessous marqués d'une *.

Moteur diesel

- * Voir les instructions du constructeur, livrées avec le rouleau.

Batterie

- * Démontez la batterie du rouleau, nettoyez-la extérieurement, contrôlez le niveau d'électrolyte et rechargez la batterie une fois par mois.

Filtre à air, tuyau d'échappement

- * Couvrir le filtre à air ou son ouverture d'arrivée avec du plastique ou du scotch, couvrir aussi l'ouverture du tuyau d'échappement. Cela empêche l'humidité de pénétrer dans le moteur.

Réservoir de carburant

Remplir complètement le réservoir de carburant pour empêcher la formation d'eau de condensation.

Réservoir hydraulique

Drainer éventuellement l'eau de condensation et remplir le réservoir hydraulique jusqu'au repère de niveau supérieur.

Vérin de direction, charnières, etc.

Graisser les paliers de l'articulation de direction, et les deux paliers du vérin de direction avec de la graisse.

Graisser le piston du vérin de direction avec de la graisse de conservation.

Graisser aussi les charnières du capot moteur, les glissières du siège, la tirette d'accélération ainsi que le mécanisme du sélecteur de marche AV/AR.

Pneumatiques (tout climat)

La pression de gonflage doit être de 110 kPa (1,1 kp/cm²).

Capots, bâche

- * Replier le protège-instruments sur la colonne de direction. Couvrir le rouleau entier avec une bâche. Celle-ci ne doit pas atteindre le sol. Si possible, remettre le rouleau à l'intérieur, de préférence dans un local à température constante.

INSTRUCTIONS SPÉCIALES

Huiles standard et autres huiles recommandées

À la sortie d'usine, les divers systèmes et composants sont remplis d'huiles répondant aux spécifications de graissage, et utilisables à des températures de -10°C à + 40°C.



Pour l'huile hydraulique biologique, la température maximale doit être de +35 °C.

En cas de conduite à des températures plus élevées, tout en ne dépassant pas +50°C, suivre les recommandations suivantes :

Températures plus élevées, max. +50°C

Le moteur diesel résiste à cette température avec l'huile normale, mais pour les autres composants l'huile hydraulique doit être remplacée par une huile de viscosité supérieure :

Système hydraulique à l'huile minérale: Shell Tellus TX100 ou équivalente.

Autres composants avec huile de transmission : Shell Spirax HD 85W/140 ou équivalente.

Températures

Les limites de températures concernent les versions standard de rouleaux.

Les rouleaux munis d'équipements complémentaires, tels les amortisseurs de bruits, etc. peuvent nécessiter des précautions particulières à des températures élevées.

Nettoyage sous haute pression



Lors des nettoyages de la machine (réservoirs de carburant et hydrauliques), ne jamais diriger le jet d'eau directement vers les bouchons des réservoirs. Cela est particulièrement important en utilisant la haute pression.

Ne pas vaporiser directement sur les composants électriques ou le tableau de bord. Lors du nettoyage, placer autour du bouchon de réservoir un sachet en plastique serré avec un caoutchouc. Ceci empêche l'eau sous haute pression de pénétrer dans les événements du bouchon de réservoir. Ceci peut provoquer des perturbations, telles que filtres bouchés.

Mesures anti-incendie

En cas d'incendie, utiliser en premier lieu un extincteur à poudre, de type ABE. Il est aussi possible d'utiliser un extincteur à gaz carbonique, de type BE.

Arceau de protection (ROPS)

Si le rouleau est équipé de l'arceau de protection contre le renversement (ROPS, Roll Over Protecting Structure) ou d'une cabine de sécurité, il est strictement interdit de pratiquer de souder ou de percer des trous dans l'arceau ou dans la cabine. Ne jamais tenter de réparer un arceau ou une cabine endommagés, il faut les remplacer par des neufs.

Démarrage assisté

En utilisant une batterie de secours pour assister le démarrage, toujours connecter le pôle positif de la batterie de secours au pôle positif de la batterie du rouleau, et le pôle négatif au pôle négatif.

SYSTEME ELECTRIQUE, FUSIBLES

Fusibles et relais

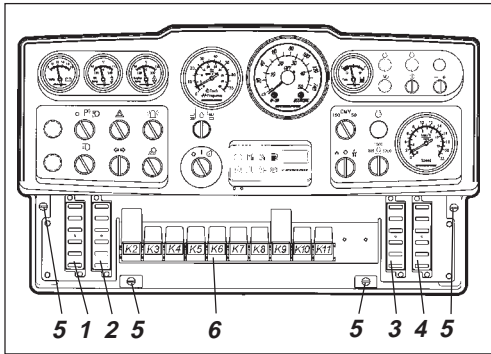


Fig. 57 Tableau de bord

- 1,2,3,4. Boîtiers à fusibles
5. Vis rapides
6. Relais

Le système de réglage et de commande électriques est protégé par 27 fusibles et 12 relais. Leur nombre dépend du nombre d'accessoires supplémentaires dont est équipée la machine en question.

Les quatre boîtiers à fusibles (1,2,3,4) sont placés derrière la partie inférieure du panneau d'instruments, qui s'enlève en dévissant d'un 1/4 de tour les 4 vis rapides (5).

La machine comporte un système électrique et un alternateur de 12 V.



Raccorder la machine avec la polarité correcte (- mise à la terre). Le câble qui relie l'alternateur à la batterie ne doit pas être déconnecté quand le moteur est en marche.

Fusibles

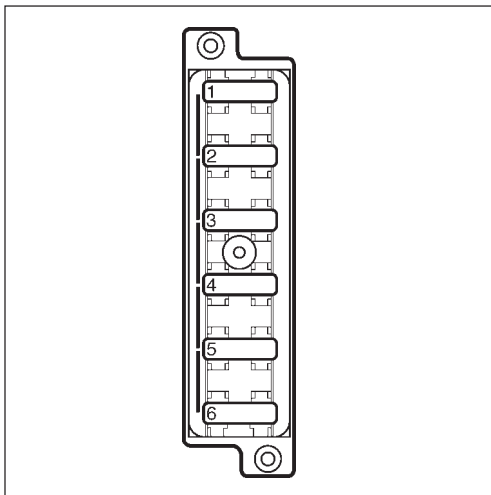


Fig. 58 Boîtier à fusibles, côté gauche (1)

- 7,5A 1. Valve de frein, relais de démarrage, horamètre
7,5A 2. Relais de vibration VBS
7,5A 3. Panneau indicateur
7,5A 4. Avertisseur sonore
7,5A 5. Vitesse basse/haute/lame d'égalisation □
3A 6. Avertisseur de recul □

Boîtier à fusibles, côté gauche (2)

- 7,5A 1. Instrumentation
3A 2. Compacimètre □
7,5A 3. Girophare □
7,5A 4. Anti-patinage □
20A 5. Climatisation □
20A 6. Climatisation □

□ = Accessoires

Boîtier à fusibles, côté droit (3)

- 20A 1. Éclairage de chantier gauche □
20A 2. Éclairage de chantier droit, éclairage tableau de bord □
7,5A 3. Phare principal gauche □
7,5A 4. Phare principal droite, éclairage tableau de bord* □
5. -
6. -

Boîtier à fusibles, côté droit (4)

- 10A 1. Girophare □
10A 2. Lignotant, fusible principal □
7,5A 3. Feux de position gauche, avant et arrière □
5A 4. Feux de position droite, avant et arrière □
5A 5. Clignotants gauche, avant et arrière, clignotants latéraux □
5A 6. Clignotants droite, avant et arrière, clignotants latéraux □

* avec éclairage de route

SYSTEME ELECTRIQUE, FUSIBLES

Fusibles dans la cabine

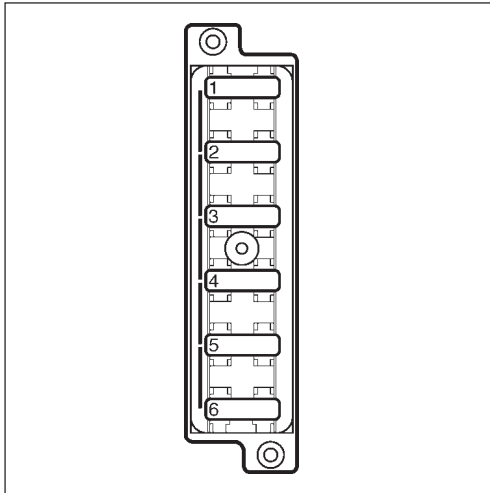


Fig. 59 Boîtier à fusibles dans le toit de la cabine

- 20A 1. Phare toit de cabine arrière
- 10A 2. Phare toit de cabine avant, radio
- 5A 3. Éclairage intérieur de cabine
- 25A 4. Chauffage/Ventilateur d'air frais
- 10A 5. Essuie-glace/lave-glace arrière
- 10A 6. Essuie-glace/lave-glace avant

Les fusibles dans la cabine ont leur propre boîtier à fusibles, situé à l'avant du toit de la cabine. La figure montre l'ampérage et la fonction des divers fusibles. Tous les fusibles sont de type à broche plate.

Fusibles principaux

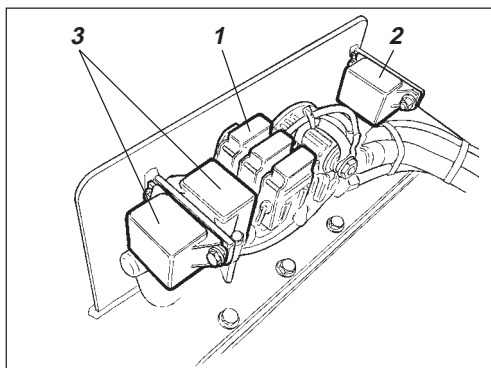


Fig. 60 Compartiment moteur

- 1. Fusibles principaux
- 2. Relais de démarrage
- 3. Relais de préchauffage

Il existe quatre fusibles principaux (1), placés derrière le coupe-batterie. Il faut dévisser les trois vis pour déposer le boîtier en plastique.

Les fusibles (1) sont de type à broche plate.

Alimentation machine	30 A (vert)
Alimentation cabine	50 A (rouge) □
Alimentation éclairage	40 A (orange) □
Alimentation Aircondition	30 A (vert) □

Le relais de démarrage (2) et les relais de préchauffage (3) du moteur-diesel sont également montés à cet endroit.

Relais

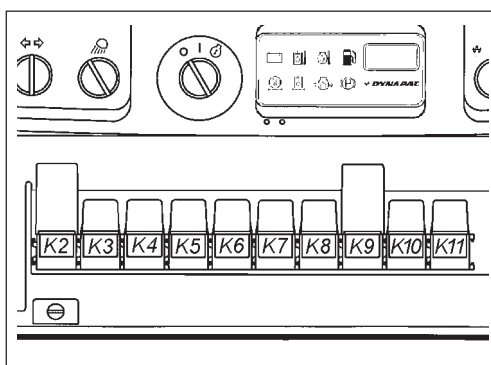


Fig. 61 Tableau de bord

- K2 Relais VBS
- K3 Relais principal
- K4 Relais avertisseur
- K5 Relais horamètre
- K6 Relais niveau de carburant
- K7 Relais avertisseur de recul □
- K8 Relais éclairage □
- K9 Relais clignotants □
- K10 Relais freins
- K11 Relais climatisation □

□ = Accessoires

SYSTEME ELECTRIQUE, FUSIBLES

Fusibles du coupe-batterie

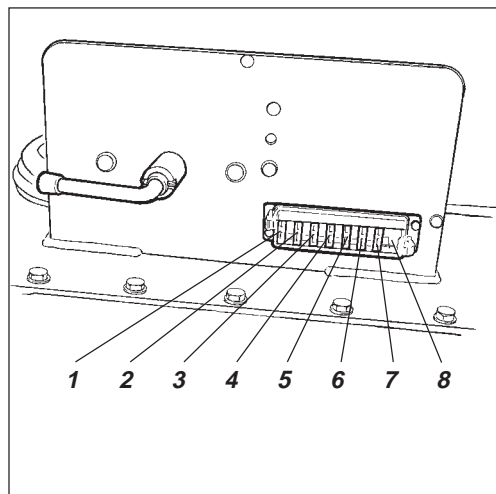


Fig. 62 Boîtier de fusibles dans le compartiment moteur

- 5A 1. Moteur QSB (allumage)
- 5A 2. Lampe d'avertissement moteur
- 7.5A 3. Électronique ECM
- 7.5A 4. Électronique ECM
- 7.5A 5. Électronique ECM
- 10A 6. Pompe à carburant
- 10A 7. Pompe à carburant
- 8. Inutilisé

